VOLKSWAGEN GOL
UNA PASIÓN ARGENTINA



VOLKSWAGEN GOL GL 1994. Motor AP 1600, cuatro cilindros y 82 CV de potencia.

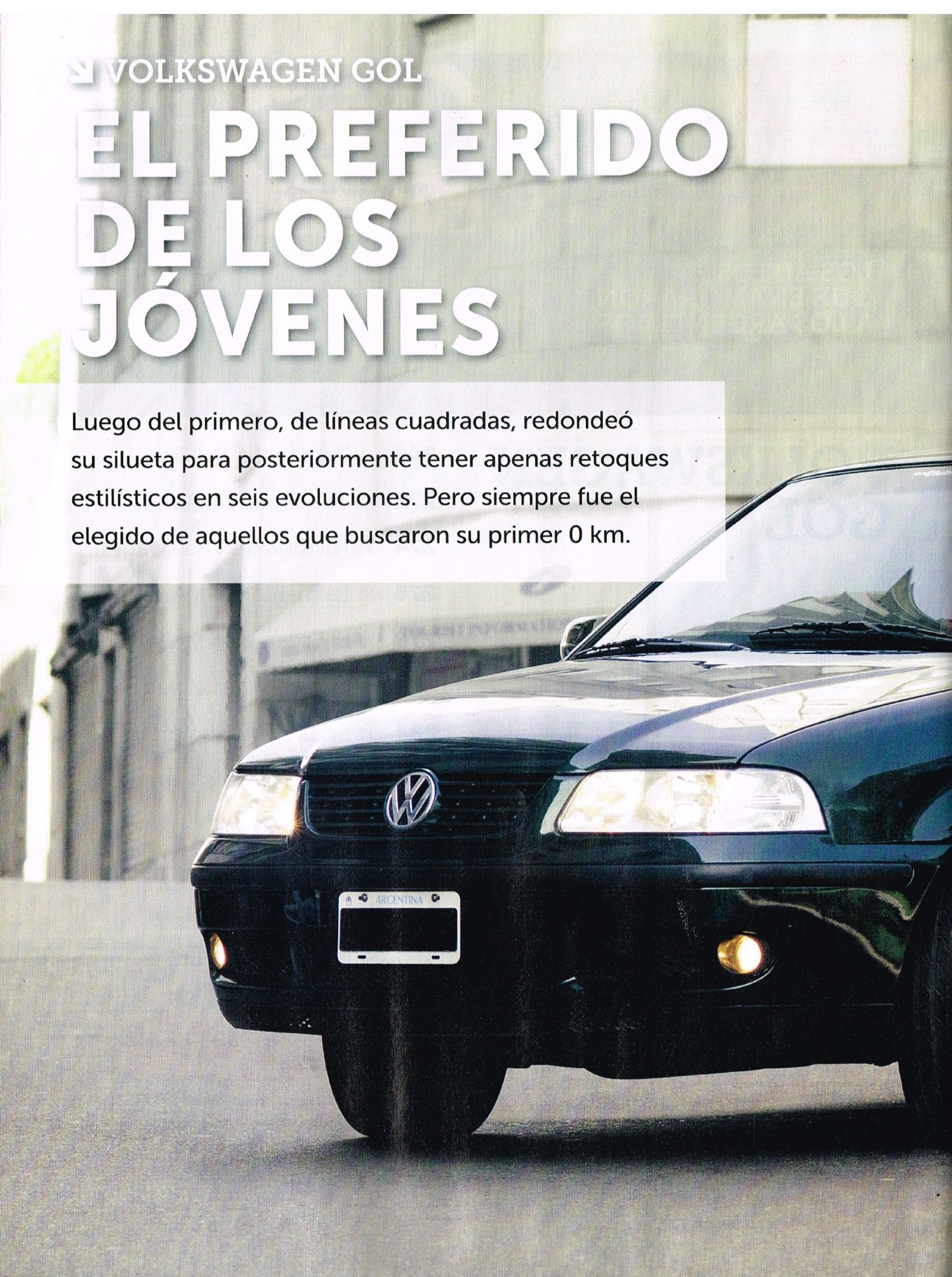


LOS AUTOS
QUE ENAMORARON
A LOS ARGENTINOS

Clarín

VOLKSWAGEN GOL





VOLKSWAGEN GOL

EL PREFERIDO DE LOS JÓVENES

Luego del primero, de líneas cuadradas, redondeó su silueta para posteriormente tener apenas retoques estilísticos en seis evoluciones. Pero siempre fue el elegido de aquellos que buscaron su primer 0 km.


GTI 16V



▶ VOLKSWAGEN GOL GTI AÑO 2000 (SEGUNDA GENERACIÓN).

Secretos del contemporáneo más exitoso

Llegó a comienzos de los años '90 importado desde Brasil, pero muy pronto comenzó a fabricarse acá con un motor que quedaría en la memoria para siempre. El AP1600, una mecánica desarrollada por Audi, fue el punto de partida que lo llevó a ser, año tras año, el auto más vendido del país.



El debut del Gol en la Argentina, fue bajo el paraguas de la por entonces Autolatina, compañía conformada para fabricar automóviles de las marcas Volkswagen y Ford. Si bien recién en el año de la introducción de este vehículo en nuestro mercado (1991), importado desde Brasil, se firmó la conformación formal del Mercosur, desde hacía varios que la actividad industrial de los dos países más importantes de Sudamérica había comenzado a complementarse.

Cuando finalmente estuvo entre nosotros, el Gol era un auto esperado por largo rato, por eso el lanzamiento tuvo tanta publicidad en todos los medios. Aquí ya teníamos algunos modelos de su familia, como el Gacel y posteriormente el Senda, las que podrían catalogarse como las versiones sedán del coche de dos volúmenes que nos ocupa en este fascículo.

En Brasil, el Gol había sido lanzado más de una década antes (en 1980), siendo un modelo que pasó por varias etapas. Las mejoras más festejadas que fue recibiendo estuvieron centradas en la propulsión, porque los motores que había tenido desde su nacimiento no conformaban del todo al gran público. Por eso, la incorporación posterior de la tan afamada mecánica de origen Audi. Sin embargo, ese propulsor no venía de entrada con la versión que llegaba a la Argentina, sino que fue incorporado cuando el auto empezó a producirse en nuestro país, más exactamente en la planta de General

Pacheco, provincia de Buenos Aires, en 1993.
Ese motor, cuya denominación estaba indicada con las iniciales AP (AP 1600 para el 1.6 y AP 1800 para el 1.8), tenía inyección electrónica monopunto y llevó a muchos fanáticos del modelo a colocarle a su Gol el emblema de los cuatro anillos que identifica a Audi, compañía subsidiaria del grupo Volkswagen. Esos entusiastas lo hacían sobre una carrocería que al principio era señalada como anticuada pero que es la más recordada.

EL GOL **SE FABRICÓ EN EL PAÍS** ENTRE 1993 Y 2003.

Auto "cuadradito"

El Gol, coche sudamericano diseñado por el yugoslavo Phillip Schmidt, acá resultó una eficaz respuesta al lanzamiento previo del Fiat Uno, que en Brasil llegó precisamente para pelearle mercado al producto de Volkswagen pero que ya estaba posicionado en el momento de su arribo. El Fiat Uno fue otro auto de formas cuadradas, y también exitoso en los concesionarios. Sin embargo, terminó yendo por un camino diferente en la preferencia del público.
Las particulares formas del Gol de tres puertas (así fue lanzado en nuestro país) llamaron la atención por tener formas rectas, algo que duró solamente en su primera generación, ya que luego, con el G2, pasaron a ser redondeadas y más modernas. Pero aquel primer modelo de inicios de la década del '90 quedó grabado en la memoria de todos como "el cuadradito".
Quizás por sus formas atípicas, pero más por su aceptable precio, el Gol pasó inmediatamente a ser un éxito de ventas y era comprado sobre todo por el público joven, ése que llegaba a su primer cero kilómetro. Ése es el gran legado de un modelo que luego pasó por diferentes restylings que lo llevaron a ser el auto más vendido de la Argentina durante varios años. Claro, para eso hay que sumar las ventas de sus dos versiones. El Gol Trend (presentado en 2008) es el más moderno y el que va a quedar como representante cuando, muy pronto, el otro, denominado Power, deje de ser una opción como la entrada de gama de Volkswagen. Por primera vez en muchos años, el Gol dejará de ser el coche más barato de la marca de origen alemán.

VISTA FRONTAL



VISTA TRASERA





FUTBOLERO

Si los Golf y Polo deben sus nombres a los deportes (algo discutible), Gol resultó ideal para un auto sudamericano.



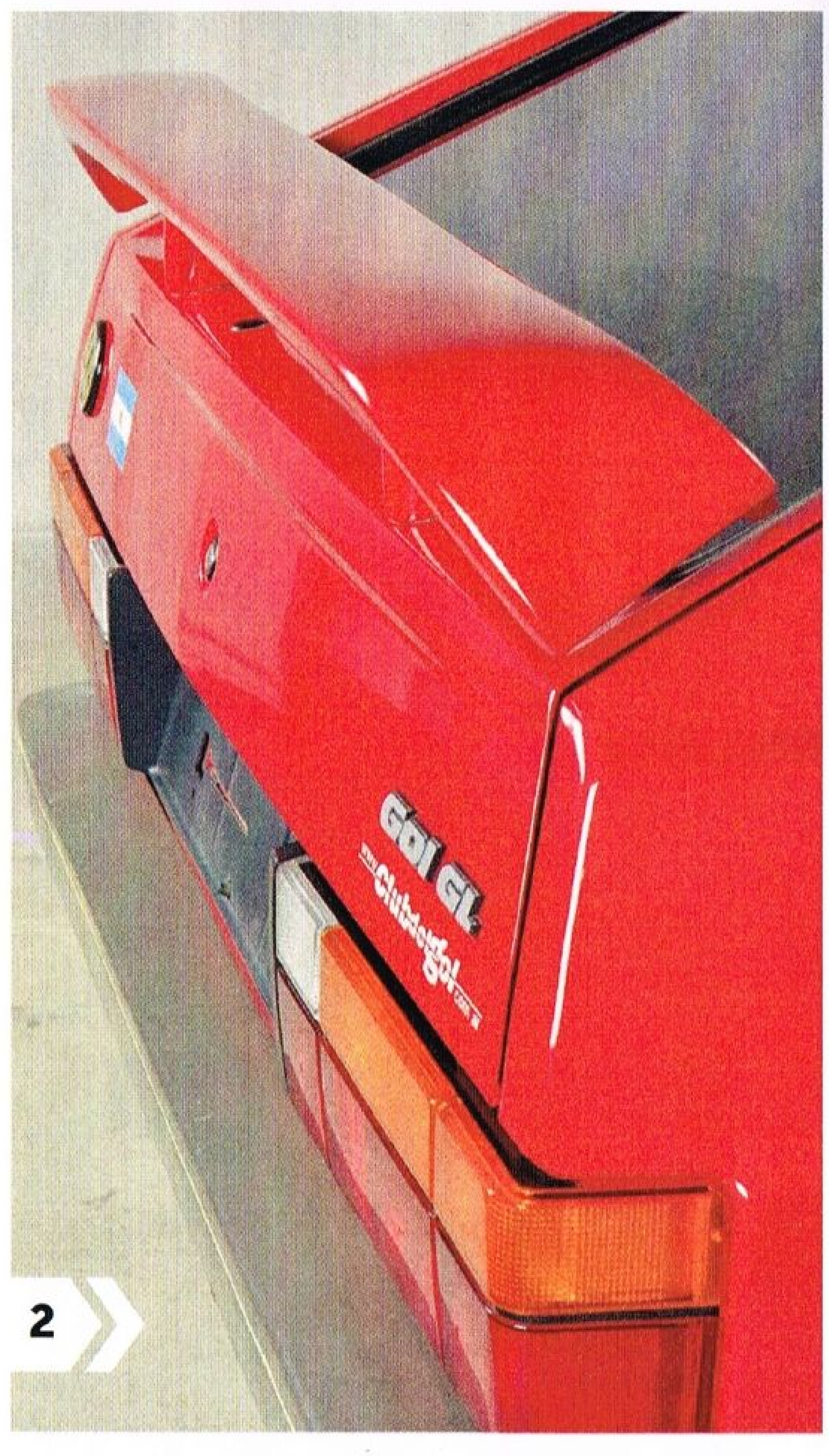
ESPECIFICACIONES

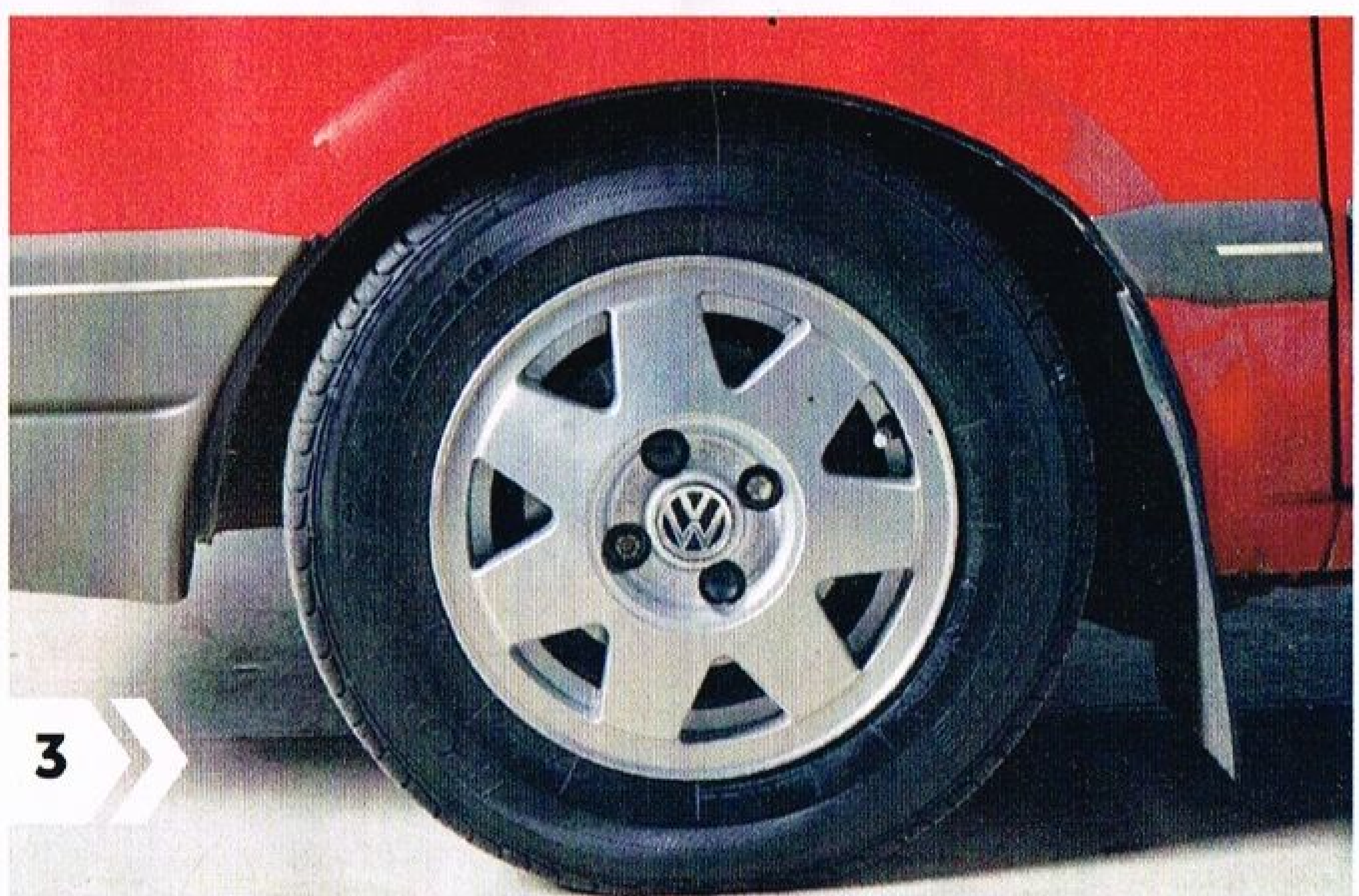
Modelo	Volkswagen Gol GL 1994 (primera generación)
Años de producción	1991-1995 (producido en la Argentina desde 1993)
Motor	AP 1600, cuatro cilindros en línea
Cilindrada	1.596 cc
Potencia	82 CV (6.000 r.p.m.)
Transmisión	Manual de cinco marchas
Suspensión	Delantera independiente, McPherson, brazos inferiores triangulares, barra estabilizadora, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Trasera con eje autoestabilizante en "V", brazos tubulares longitudinales, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos.
Frenos	Delanteros de disco y traseros de tambor
Velocidad máxima	163 km/h

FIGURA EXTERIOR

No caben dudas de que la figura de su primera generación fue la que quedó impregnada en la memoria de todos, como la verdadera silueta del modelo. Líneas cuadradas para un dos volúmenes de gran personalidad.









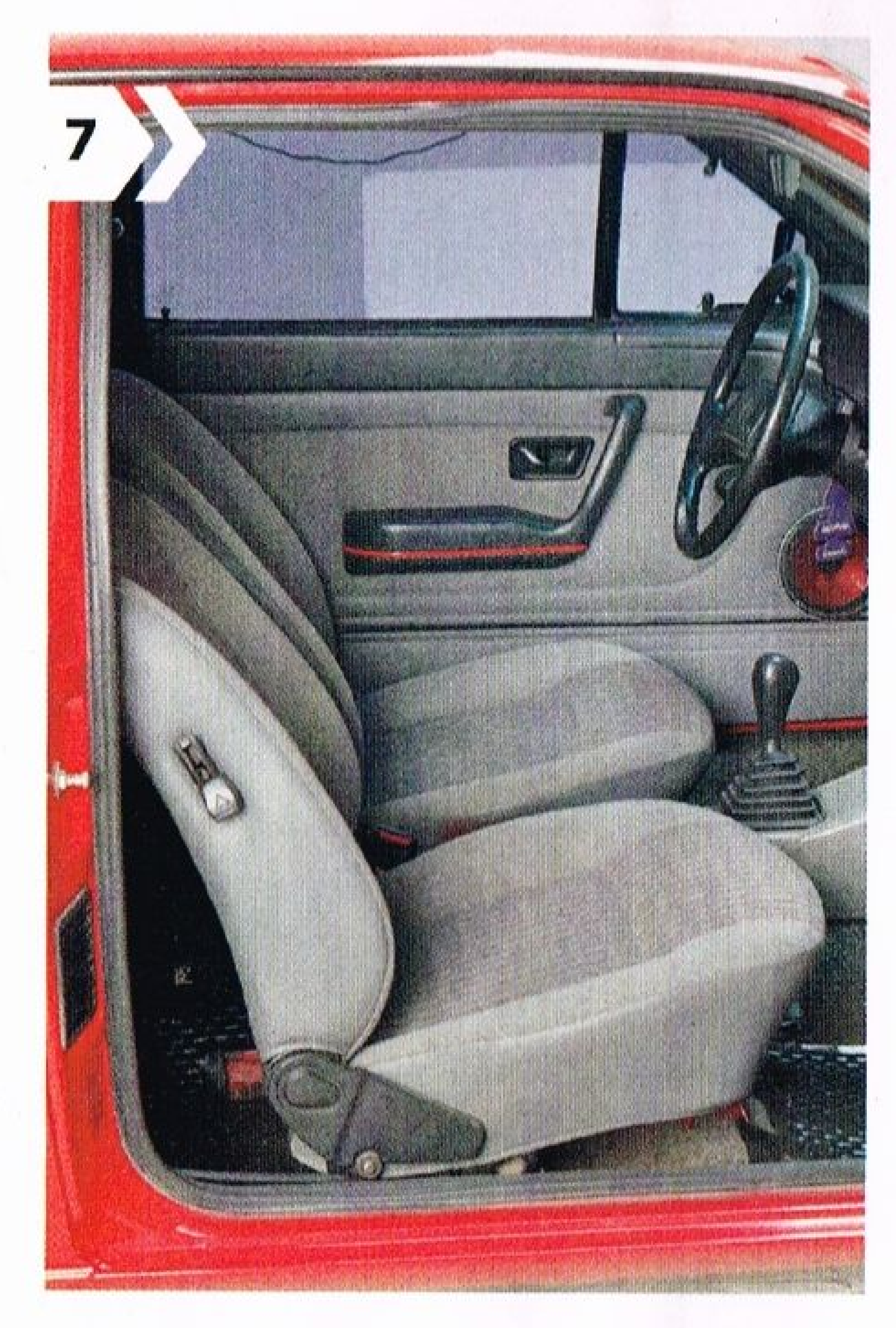


1. Trompa con faros buscahuellas semejantes a los de la versión GTI. **2.** El alerón no venía en el GL, sí en el GTI. **3.** Rueda delantera. **4.** Óptica trasera. **5.** Espejo retrovisor externo derecho.

EL HABITÁCULO

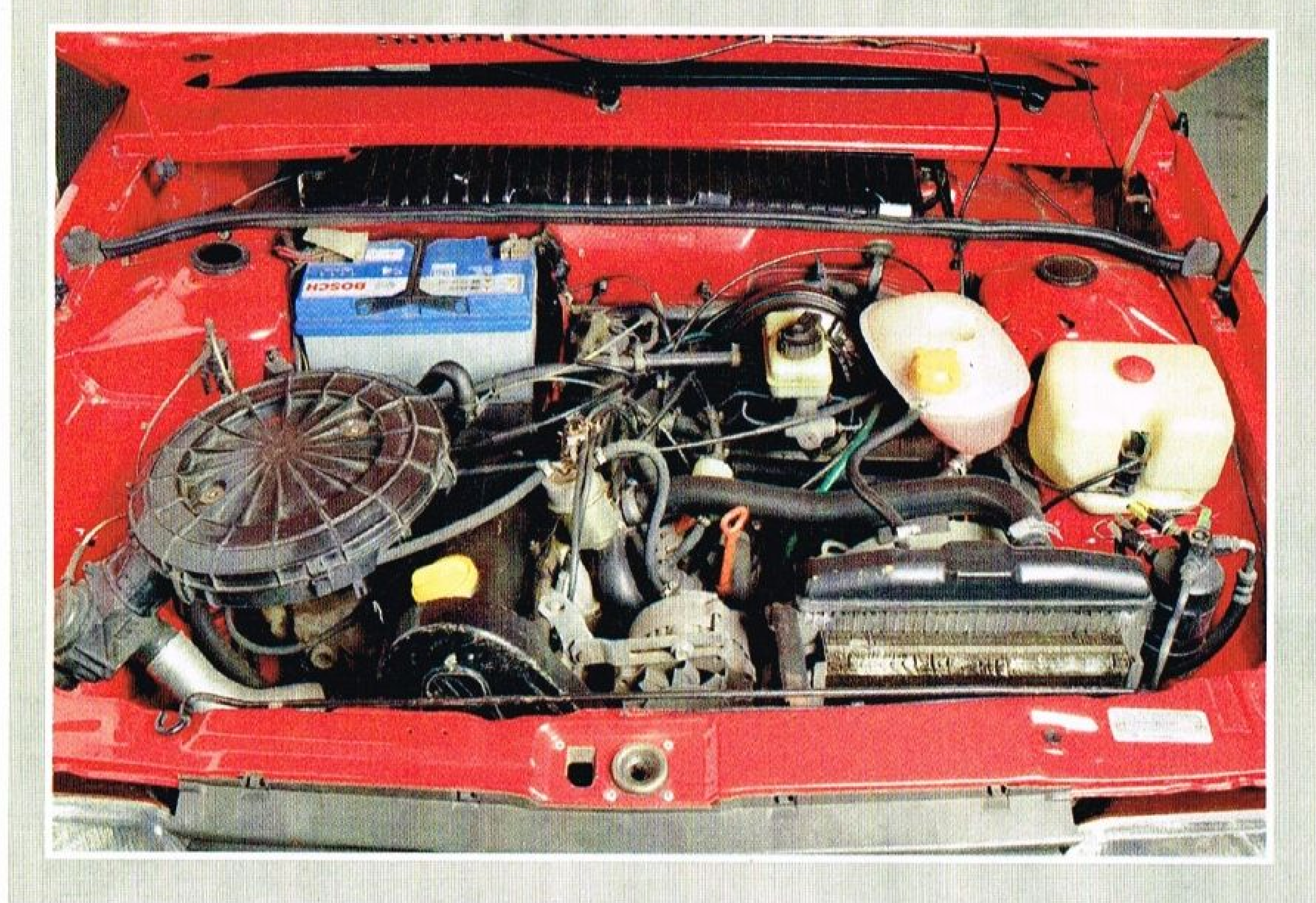
No era una pura cupé, pero el primer Gol que llegó acá asemejaba serlo, por lo menos en cómo esos autos hace sentir a su conductor. El aspecto deportivo estaba de alguna manera implícito también en la comodidad de las plazas delanteras comparadas con las traseras.







6. Habitáculo **7.** Butacas delanteras. **8.** La puerta era larga para permitir que el acceso al sector trasero fuera algo más cómodo.



BAJO EL CAPÓ

El primer Gol argentino estaba propulsado por un naftero 1.6 que entregaba 82 CV de potencia y cuyo desarrollo fue hecho por la marca de lujo Audi. Tras varios intentos fallidos en las versiones brasileñas, fue su primer motor realmente confiable.

Goles son amores

En la Argentina, el Gol también tiene su historia. Importado desde Brasil, comenzó a comercializarse en 1991, con 3.996 unidades para ese primer período. En 1996 ya fue el auto más vendido. Repitió ese récord anual entre 1998 y 2000, para sólo verlo interrumpido en los dos años siguientes, y luego sí, ser el auto más pedido en los concesionarios del país desde 2003 hasta 2013.

Además, este modelo también tuvo un periodo en el que fue fabricado aquí. Fue entre 1993 y 2003, con un total de 287.056 unidades. Hoy en su tercera generación, en nuestro país se llevan vendidas casi 780.000 unidades, incluyendo la rural o familiar, denominada Country. Desde 2008 empezaron a convivir dos versiones del Gol: el nuevo Trend y el ya conocido Power.



GOL G2

- **Años** 1995-1999
- **Motor** 1.596 cc de 78 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 164 km/h

La segunda generación llegó a fines de 1995 con grandes cambios. Por el lado del diseño, lucía una silueta más moderna, de líneas redondeadas, y un habitáculo completamente renovado. Se eliminó el ventilete de la ventanilla delantera y en 1997 se sumó la versión con carrocería 5 puertas. En ese mismo año aparecieron la variante pick-up (Saveiro) y la familiar (Gol Country).

GOL TOP (Edición especial)

Teniendo en cuenta que el Gol ha tenido muchas ediciones especiales, ésta es una de las más recordadas. Pensada para atraer al público joven, se presentó en 1996 y formó parte de la segunda generación del modelo. Tenía cada panel de la carrocería pintado de un color distinto.



GOL G3

- **Años** 1999-2005
- **Motor** 1.984 cc de 112 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 186,8 km/h

El primer restying tomó el estilo del Golf y del Passat en su trompa. También ganó en categoría con un tablero nuevo y creció su gama de motores. Además, hubo una curiosa versión GTi de 5 puertas.





GOL G4

- **Año** 2005-2008
- **Motor** 1.896 cc de 64 CV (diesel)
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 155 km/h

La trompa volvió a actualizarse, pero no así el interior (que no recibió la lavada de cara que sí tuvo en su país de origen). El cambio sólo se vio en la versión Power, en la familiar y en la pick-up Saveiro.

GOL **TREND G5**

- **Años** 2008-2012
- **Motor** 1.599 cc de 101 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 184 km/h



La tercera generación de este auto récord fue presentada a mediados de 2008. Con ella cambió todo: diseño externo e interno, confort, habitabilidad y equipamiento. Con este modelo la marca pasó a competir con los más caros de su segmento, aunque también siguió ofreciendo el Gol Power (con el formato de la edición anterior) para defender el atributo del precio. El motor, mejorado, cambió su posición: de longitudinal a transversal.

GOL **TREND G6**

- **Años** desde 2012
- **Motor** 1.599 cc de 101 CV
- **Velocidad máxima** 184 km/h
- **Caja** manual de 5 marchas



La actualización de la tercera generación se produjo a mediados de 2012 y comenzó a comercializarse a fines de ese año sólo con carrocería 5 puertas (en marzo de 2013 se sumó la variante 3 puertas). Los principales cambios se aprecian en las ópticas delanteras y traseras, y en la parrilla de color negro. También se mejoraron detalles de terminación en el interior. Por otra parte, se mantiene la variante Power, con la imagen del G4.



GOL **COUNTRY**

- **Año** desde 1997
- **Motor** 1.390 cc de 83 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 178 km/h

La versión familiar fue lanzada en 1997 y en 2003 alcanzó el liderazgo del segmento. En 2004 batió el récord histórico de ventas para un vehículo de su categoría, con más de 8.700 unidades patentadas. Esta rural aún conserva la estética de la segunda generación, siendo su último restyling en 2005 (G4). Si bien fue vendida con diferentes motores, en 2013 estaba equipada con un único naftero de 1.4 litro.

SAVEIRO

- **Años** desde 1997
- **Motor** 1.599 cc de 101 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 173 km/h



Ésta es la versión pick-up del Gol. Fue lanzada en 1997 y, a diferencia del Country, que aún mantiene la vieja imagen del Gol G4, su estética fue evolucionando hasta llegar al diseño actual del modelo. De hecho, en 2013 fue presentado el restyling de su tercera generación (ver foto), que comparte la mecánica de su hermano Gol Trend. Cuenta con dos variantes: cabina simple y cabina extendida

Volkswagen
Desde Alemania para todo el mundo



1937



Modelos populares, eficientes y económicos. Bajo esa premisa se creó esta compañía que dio a luz a autos como el Escarabajo, el Golf y el Gol.

- **Fundación** 28 de mayo de 1937 por la Asociación Automovilística Alemana
- **Sede** Wolfsburg, Alemania
- **Productos** Automóviles y camiones.
- **Ingresos** 14.240 millones de euros (2011)
- **Empleados** 388.000 (2010)
- **Matriz** Grupo Volkswagen
- **Sitio web** www.volkswagen.com
- **Lema** Das Auto

Volkswagen, en castellano, significa "auto del pueblo". Su historia se remonta a la década del '30, cuando en Alemania surgió un proyecto de construir un automóvil que fuese accesible para un gran número de personas. Corría 1934 cuando el régimen de Hitler llamó a concurso para crear un vehículo de bajo consumo (no más de 7 litros cada 100 kilómetros), con capacidad para cinco pasajeros y económico. Y fue Ferdinand Porsche, un ingeniero austríaco, quien ganó esa licitación. Sin embargo, debió ajustarse a las exigencias de Hitler, que pretendía que cada familia alemana tuviera un auto eficiente y económico. El lanzamiento oficial se produjo en 1938, meses antes de que se colocara la piedra fundamental de la fábrica de Wolfsburg, donde hoy se haya Autostadt (la ciudad del auto). Así comenzaba una historia que primero estaría íntimamente ligada a un solo auto pero que luego se diversificaría al extremo.

Aunque Volkswagen dio sus primeros pasos antes de la Segunda Guerra Mundial, recién en la década del 50 el Escarabajo se convirtió en un vehículo de gran aceptación social tanto en Europa como América. En 1955 salió de la línea de montaje la unidad N° 1.000.000,

UN SÍMBOLO DE DOS LETRAS

A lo largo de su historia, hubo cuatro logos que quedaron marcados a fuego. Todos, con las letras VW siempre presentes.



ORIGINAL

Relacionado con la imagen del gobierno de Hitler, las siglas VW se colocaron en el centro de un piñón para que el logotipo formara parte de un engranaje, política del partido nacional-socialista.



PREGUERRA

Antes de la Segunda Guerra Mundial se eliminaron varios elementos y el logo quedó como un gran círculo dentado rodeando a las siglas. Con él se inauguró la fábrica de Wolfsburgo, Alemania.



1945

Concluida la Guerra y con Alemania dividida, Wolfsburgo quedó en zona británica y fueron los británicos quienes borraron el engranaje, dejando sólo un círculo limpio alrededor de las siglas VW.



2000

Luego de décadas sin alteraciones, se optó por un logo más moderno. La insignia conservó su esencia, pero cambió de color y también adoptó un novedoso estilo tridimensional.



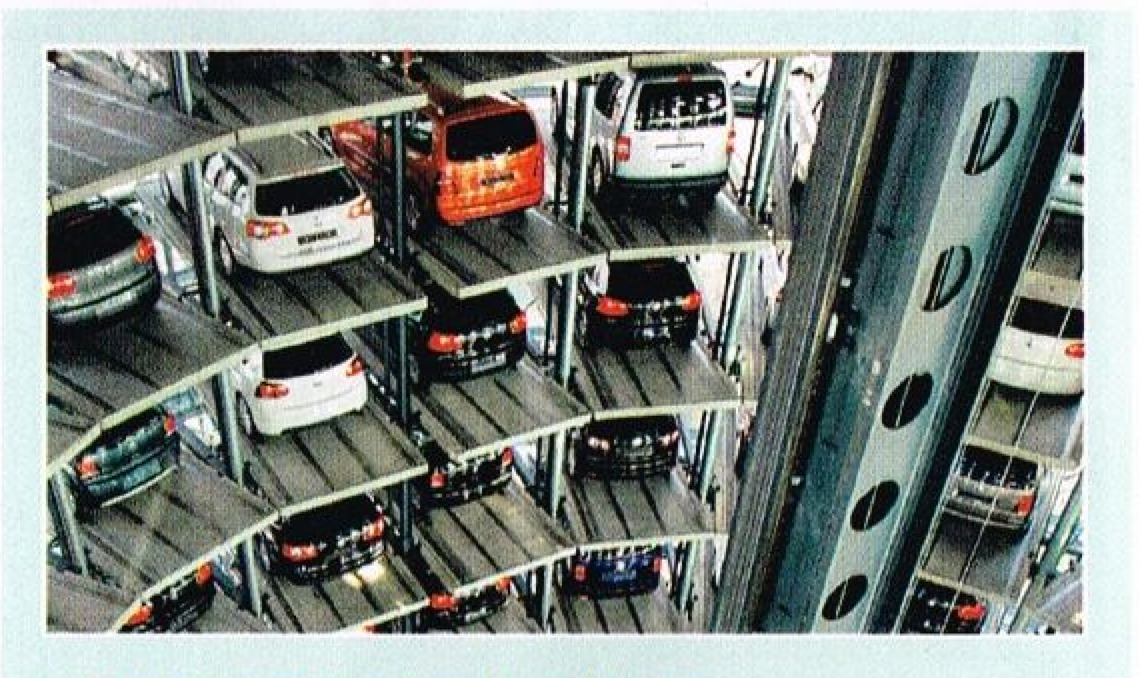
INVASIÓN DE INSECTOS CON RUEDAS

En 1980 se produjo la unidad número 20 millones del Escarabajo (VW Sedán), que salió de la línea de montaje de la planta mexicana de Puebla, el último sitio donde el modelo fue fabricado.

mientras que en 1972 superó el récord de unidades fabricadas (hasta ese entonces en manos del Ford T) al alcanzar las 15.007.034.

A fines de los '70 el Escarabajo dejó de producirse en Alemania, pero continuó en Brasil hasta 1985, volviendo al mercado entre 1993 y 1996. México fue el último país que lo albergó en sus líneas de montaje: el Volkswagen Sedán Última Edición se fabricó hasta 2003. Otro hito en la historia de la marca se produjo en 1974, cuando presentó la primera generación del Golf, su modelo más exitoso. Hoy, en su séptima generación, es el segundo modelo más fabricado en toda la historia de la industria (30 millones de unidades) detrás del Toyota Corolla (40 millones).

El Grupo Volkswagen, el consorcio más grande de la industria automotriz, dispone de 45 fábricas en 19 países y está presente en 150 países con organizaciones comerciales propias. Dentro de su conglomerado cuenta con varias marcas, no sólo productoras de automóviles (Audi, Bugatti, Bentley, Lamborghini, Porsche, Seat y Skoda), sino también de camiones (Scania y MAN) y, desde el año pasado, de motos (Ducati).



LA CIUDAD DEL AUTO

Volkswagen tiene su sede central en la ciudad alemana de Wolfsburg. Hasta allí cada año se acercan dos millones de turistas, principalmente para recorrer Autostadt, complejo temático dedicado al esparcimiento. Tiene museos y cines, pero su atracción principal son dos enormes torres de cristal donde la compañía almacena sus autos antes de entregárselos a algunos compradores que observan cómo el vehículo es retirado desde su lugar de alojamiento mediante un mecanismo de ascensores muy particular. Esa ceremonia es opcional para todos los clientes de Europa.

VW Y 10 MÁS

El Grupo Volkswagen, el más grande de la industria automotriz, está formado por todas estas empresas.





















Producción y popularidad

Llegó en los '80 y, de la mano de los famosos VW 1500, Gacel y Gol, formó un lazo inquebrantable con el público. Así, hizo que varios de sus autos fuesen de los más vendidos. La actividad industrial como subsidiaria comenzó en 1995 y supo ser pionera.



Predio de la planta industrial de Volkswagen en General Pacheco, provincia de Buenos Aires, inaugurada en 1995.

Volkswagen comenzó sus operaciones en la Argentina a mediados de 1980, con la adquisición de Chrysler Fevre Argentina, incluyendo sus dos plantas fabriles ubicadas en San Justo y Monte Chingolo, provincia de Buenos Aires. Inicialmente, la empresa conservó la producción de los modelos Chrysler. Uno de eso casos fue el del Dodge 1500. En 1979 y 1980, el Dodge 1500 alcanzó los máximos niveles de fabricación, con 26.148 y 27.627 unidades. Eran años en los que se llamaba Dodge 1500 Serie VW, y en los que iniciaba su trayectoria deportiva, en la incipiente TC2000.

La marca lo bautizó VW 1500 desde 1982, momento en el que se le haría también su tercer y último restyling. Además, fue el primer auto al que el consorcio alemán le dio su nombre en la Argentina.

Simultáneamente, la compañía comenzó a importar desde Brasil dos modelos: el Passat y el mítico Escarabajo, el original, del cual se comercializaron más de 21 millones de unidades en todo el mundo. Desde Alemania empezó a traer vehículos de la marca de alta gama Audi, subsidiaria del grupo Volkswagen.

En diciembre de 1981 se produjo en el país la primera Kombi, presentada en marzo del año siguiente en tres versiones: minibus, furgón y pick up. Este modelo se fabricó aquí hasta 1986 (13.218 unidades).

En 1983 la marca presentó el Gacel, un modelo fabricado completamente en la Argentina que tuvo una gran aceptación en el mercado. Otro vehículo también íntegramente producido en el país fue el Carat. Llegó en 1987 equipado con la mecánica de su hermano menor, el Gacel, aunque con cilindradas superiores, de 1.800 y 2.000 cc.

Unión industrial

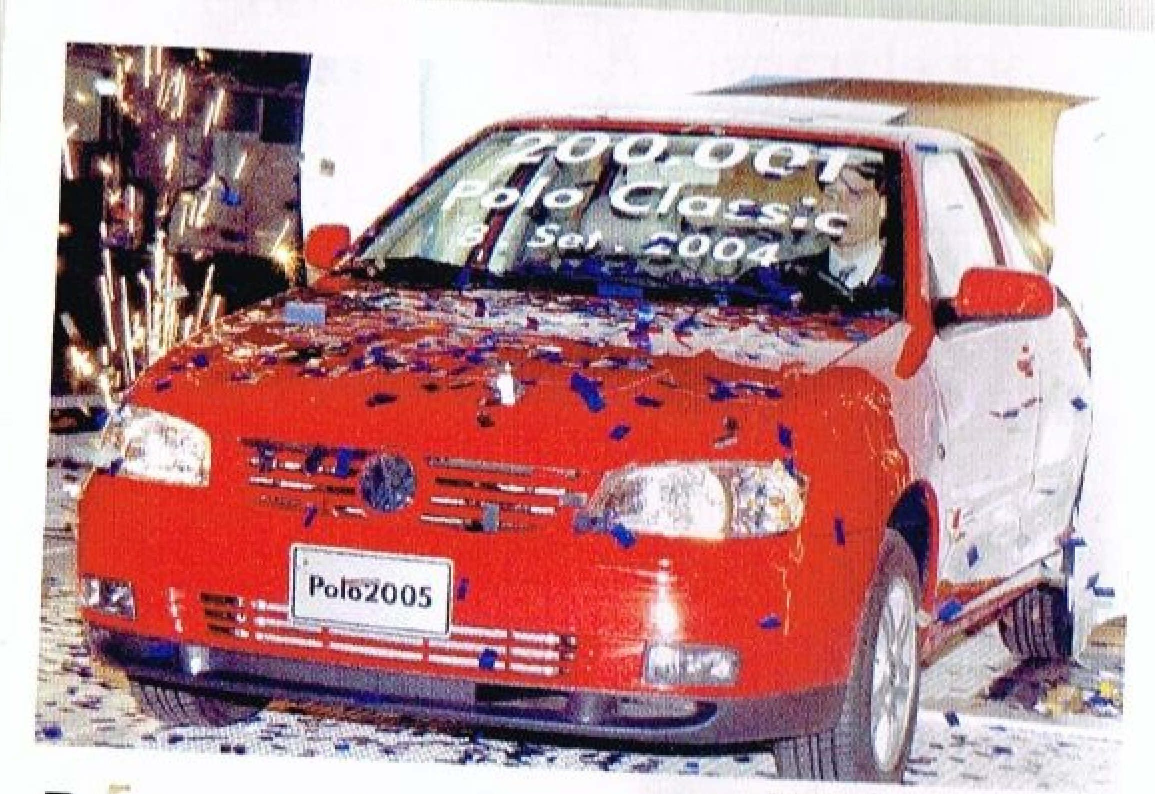
A partir del 1° de julio de 1987 se anunció la fusión entre Volkswagen y Ford, denominada Autolatina S.A. El 51% de las acciones quedó en manos de Volkswagen, aunque ambas marcas conservaron su imagen e identidad.

La empresa centró sus operaciones en las plantas de Gral. Pacheco, Córdoba y Villa Constitución. En ese período fabricó los modelos 1500 (hasta 1990), Gacel-Senda (1989-1995), Gol (1986-1995), Saveiro (1990-1995), Carat (1992-1995) y Pointer (1994-1996).

Hacia mediados de 1994, Ford y Volkswagen disolvieron Autolatina y así comenzaron las operaciones propias de Volkswagen en la Argentina. Para ello, la compañía construyó un nuevo centro industrial equipado con los adelantos tecnológicos más avanzados del mundo. El Gol de segunda generación fue el vehículo que inició las actividades del nuevo Centro Industrial de Volkswagen Argentina en Gral. Pacheco, inaugurado el 17 de noviembre de 1995.

270

fueron los millones de dólares invertidos para la construcción del Centro Industrial Pacheco.



Polo, el segundo en la nueva era

El VW Polo Classic, en 1996, fue el segundo modelo que salió de las nuevas líneas de producción del Centro Industrial Pacheco y el primer vehículo en la historia de la industria local en ser lanzado con una motorización diésel antes que con la naftera.

ARGENTINA DE EXPORTACIÓN



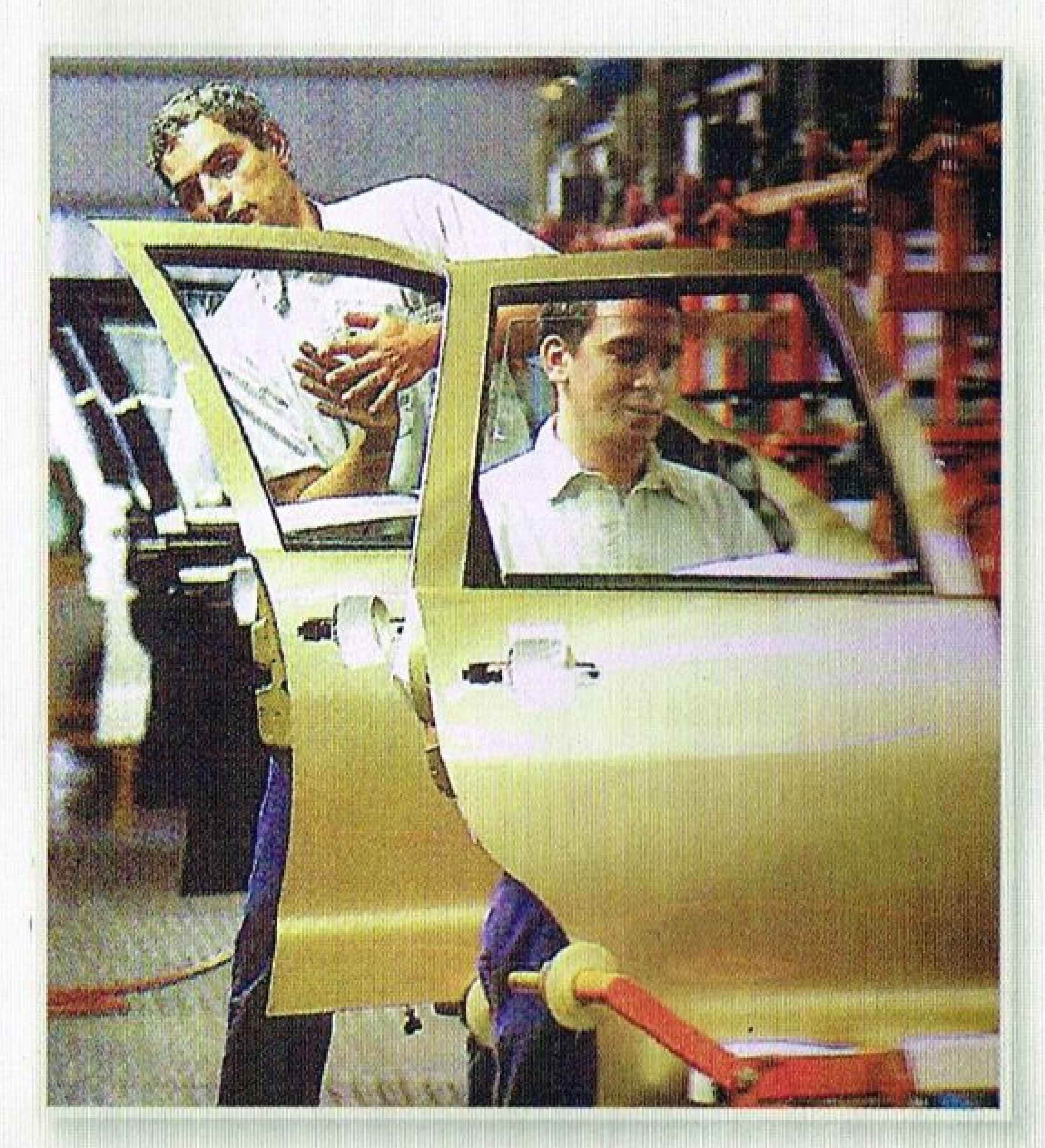
La Amarok es la primera pick-up mediana en la historia de la marca. Su producción comenzó en 2010, únicamente en la planta de Pacheco, desde donde se exportó al mercado mundial. En 2012 se inició su fabricación también en la planta alemana de Hannover, aunque sus vehículos abastecen mercados diferentes a los que alcanzan los que salen desde la Argentina.

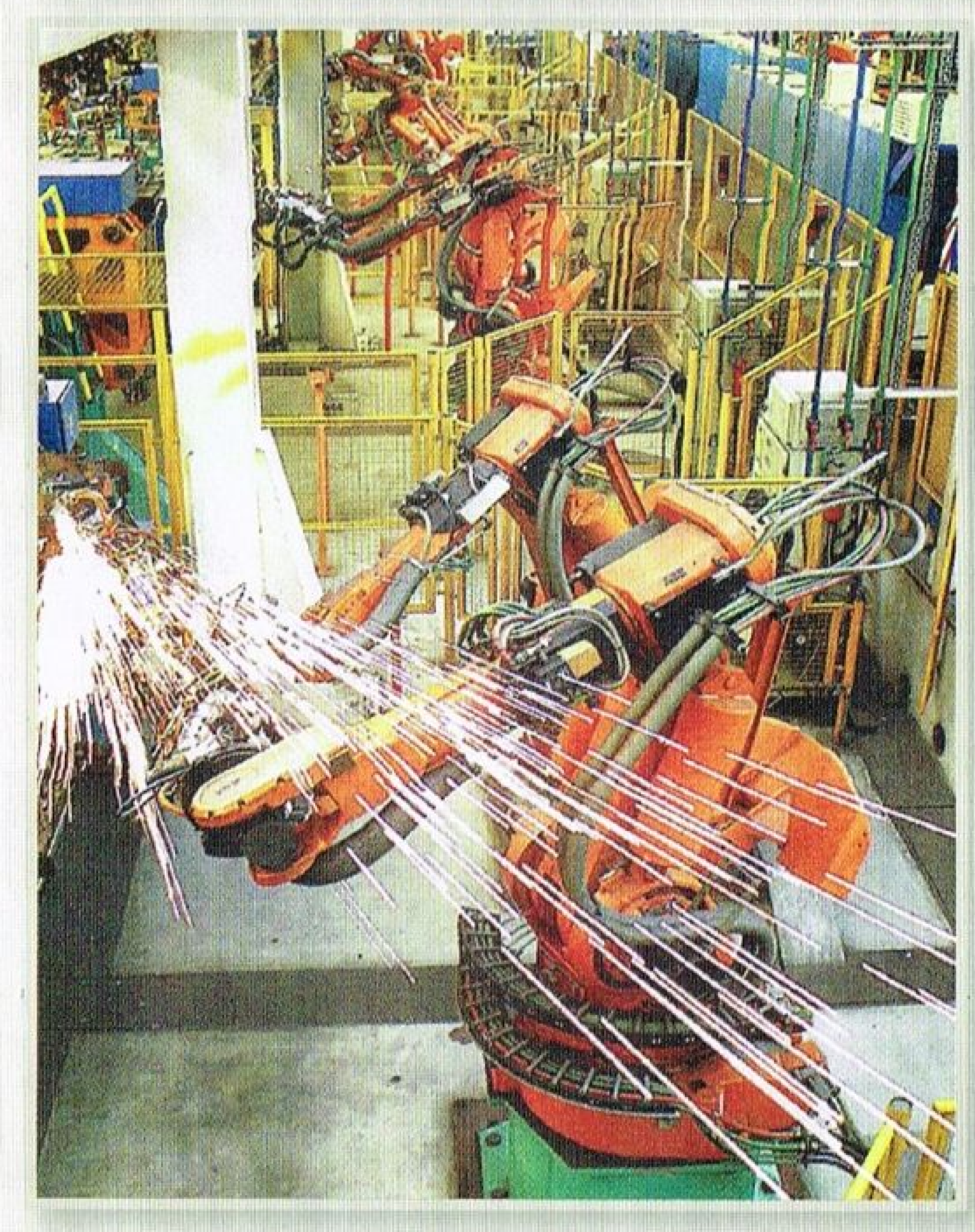


▶ ***Pionera.*** *La Kombi, primer modelo fabricado por VW Argentina, vio la luz a finales de 1981.*

APUESTA A LARGO PLAZO

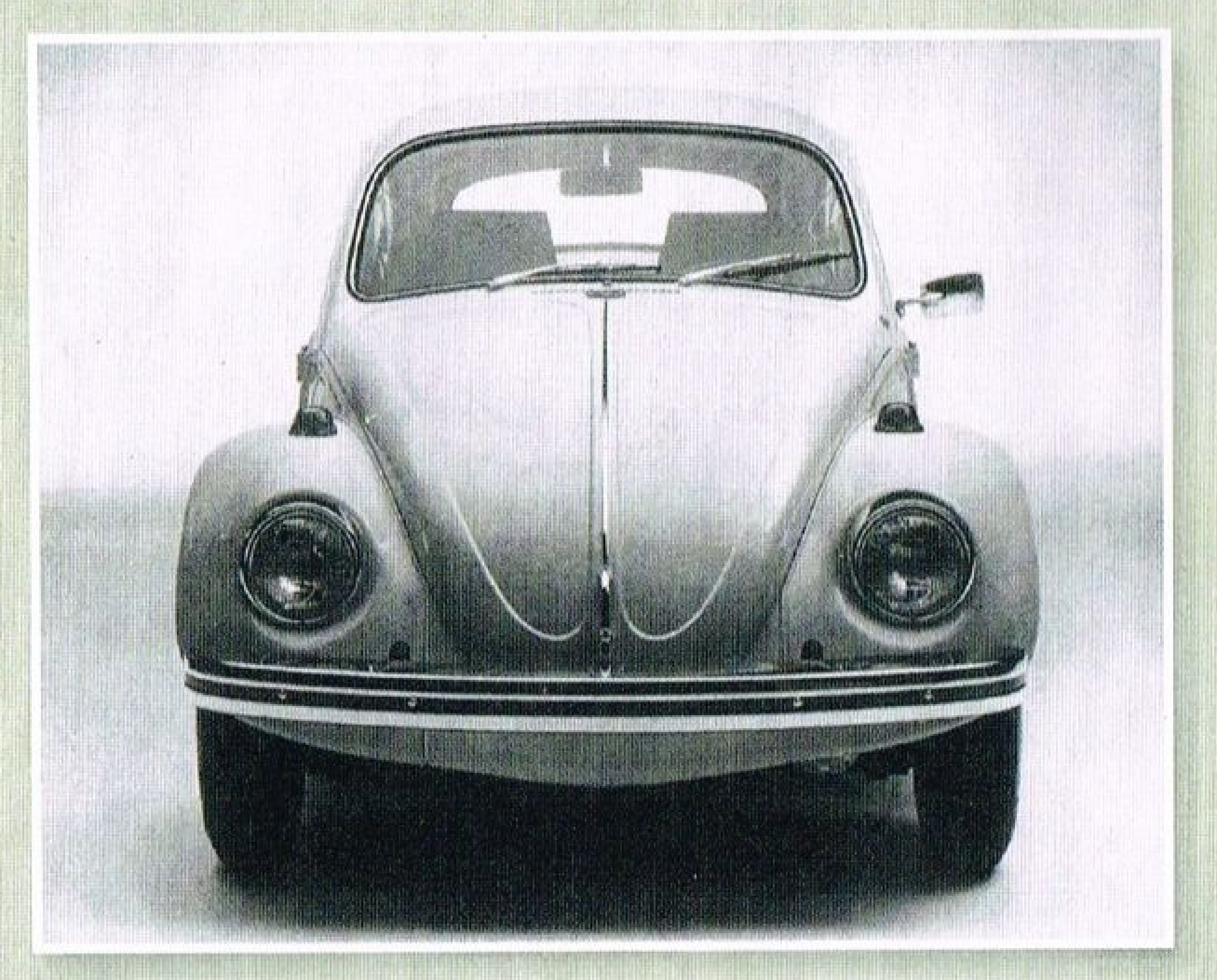
El Centro Industrial fue equipado con los adelantos tecnológicos más avanzados del mundo, lo que le permitiría producir vehículos con los más modernos sistemas de fabricación. Aplicando la ingeniería robótica y los procesos de logística de última generación, su capacidad de producción es de 30 automóviles por hora.





Verdadero auto popular

Siempre la industria automotriz buscó un vehículo al alcance de todo el mundo. Antes un artículo de lujo, hoy es de imperiosa necesidad para el transporte de todos. El primer Volkswagen justamente dejó el legado de haber sido el recordado auto del pueblo.





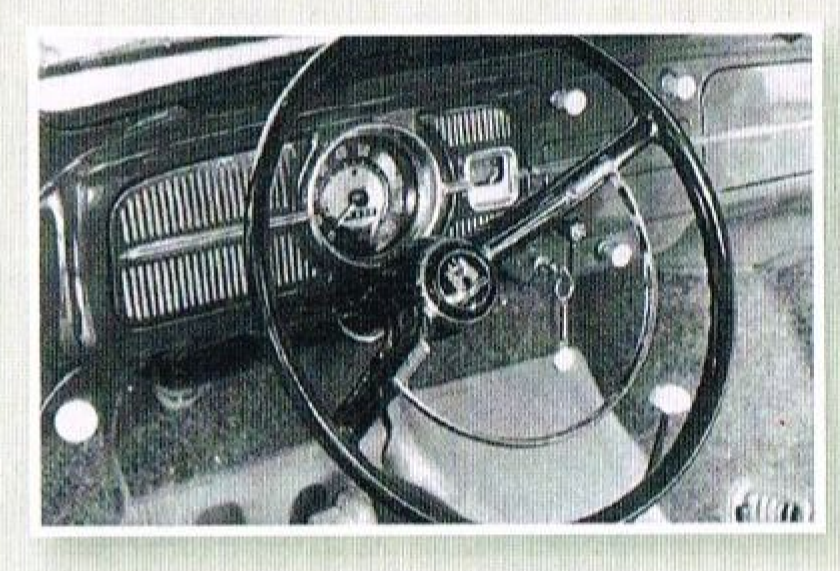
Jamás podrá sacarse de encima el título de haber sido el auto que Adolf Hitler ordenó construir para motorizar al pueblo alemán antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial. Si bien es verdad que así fue como tuvo su origen, no menos cierto es que el Volkswagen Sedán, ese que acá conocimos como Escarabajo, terminó siendo, además de una respuesta a esa necesidad populista del "Fuhrer", el coche que estuvo al alcance de los bolsillos de la mayor cantidad de gente como nunca antes había ocurrido.

En esa década de 1930 los automóviles eran ostentosos aparatos reservados solamente para los ricos. El pueblo se movía en bicicleta, hasta que llegó Ferdinand Porsche. El mismo ingeniero austriaco que luego fundaría su propia marca de autos deportivos de alta gama ya tenía su propio proyecto cuando Hitler pidió públicamente ese vehículo que costara no más de 1.000 marcos alemanes. En su cabeza rondaba la idea de un coche propulsado por un motor trasero de cilindros opuestos refrigerado por aire y que tuviera suspensión independiente.

El proyecto logró la financiación pero venía lento, primero en un galpón de Porsche y luego en una planta en lo que luego sería conocido como Wolfsburg. Cuando Alemania invadió Polonia, en 1939, lejos estaba de su mejor forma, así que el conflicto bélico la llevó a la fábrica a producir armamento. En 1944 fue bombardeada y al año siguiente el país fue ocupado por las tropas aliadas, lo que curiosamente permitió retomar el proyecto del auto popular que yacía bajo los escombros. La contratación de Heinrich Nordhoff, que traía gran experiencia de Opel, en la preguerra, permitió su fabricación a gran escala y la llegada a mercados de todo el mundo. Ese sueño de Hitler irónicamente se hacía realidad en tiempos de paz.



El primer prototipo, denominado V1, fue creado por Ferdinand Porsche a mediados de la década del '30.



El Escarabajo original limitaba sus instrumentos a un velocímetro y a un indicador del nivel de combustible.



Así era cuando comenzó su fabricación tras la Segunda Guerra Mundial, en 1949 y bajo ocupación británica.

LAZOS CON EL GOLF

El Escarabajo original tuvo conexiones con el Golf que, de alguna manera, perduraron en el tiempo y que se renuevan con el Beetle actual. El Golf fue el auto diseñado en 1974 para reemplazar al Escarabajo en Alemania. No era tarea sencilla trasladar las ventas de un modelo tremendamente exitoso a otro más moderno. Pero a los diseñadores y técnicos no les tembló el pulso y pasaron de un motor trasero refrigerado por aire a otro delantero refrigerado por agua, y de un tracción trasera se adoptó la delantera. El Golf, que ahora provee su plataforma para el Beetle nuevo, terminó siendo revolucionario por eso y, luego de siete generaciones, por convertirse en el auto europeo más aclamado, llegando a los 30 millones de unidades fabricadas.



21,5

fueron los millones de unidades fabricadas del Escarabajo hasta 2003

Otros apodos del Escarabajo

Beetle	Fusca	Coccinelle
Käfer	Vocho	Maggiolino

EL BUQUE INSIGNIA

Si bien en sus inicios, allá por 1973, era un auto de dimensiones más contenidas, con el tiempo el Passat se convirtió en el verdadero buque insignia de Volkswagen. En esos comienzos tenía carrocerías sedán de dos y cuatro puertas, pero también había de tres y cinco. Tenía una silueta "fastback" que había sido obra del lápiz del afamado diseñador Giorgetto Giugiaro e incorporaba la mecánica del por ese entonces flamante Audi 80. En la historia ya se llevan vendidos más de 15 millones de Passat. En la imagen, una versión tres puertas del modelo original y otra más contemporánea, de un sedán de 2003.



Siempre cerca de la gente

La idea del "auto del pueblo" que dio origen a Volkswagen es una filosofía que se ha mantenido a lo largo de la historia. En la Argentina, esa historia se replica con una gran variedad de modelos, desde el Gol hasta los otros modelos que destacamos en estas siguientes cuatro páginas. El querido "milqui", que se "convirtió" en popular con el logotipo VW en su trompa; el Golf, uno de los modelos más vendidos de la historia; el Polo, que tuvo una sobrevida inesperada; y hasta el Passat, popular en un segmento más exclusivo, siempre a la vanguardia en cuanto a tecnología y confort.

Volkswagen 1500 ▶

- **Años** 1980-1990
- **Motor** 1.498 cc y 61 CV
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 142 km/h

Este modelo nació en 1971, cuando comenzó a ser fabricado por la Chrysler Febre con el nombre de Dodge 1500. Pero cuando en 1980 Volkswagen compró la firma, mantuvo el 1500 y renovó su imagen. Fue un modelo inconfundible, publicitado con un eslogan que todavía recuerda su confiabilidad: "Anda y anda y anda...".



▲ Volkswagen Gacel

- **Años** 1983-1995
- **Motor** 1.588 cc y 73 CV
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 153 km/h

Fue el primer Volkswagen auténticamente nacional, después del lanzamiento de dos modelos (1500 y la Kombi) con historia. El Gacel llegó para fortalecer la presencia de la marca en el segmento mediano, y lo hizo con buenos resultados. También incursionó en las carreras al ingresar en el TC2000.

▼ Volkswagen Kombi

- **Años** 1981-1990
- **Motor** 1.584 cc y 48 CV
- **Caja** manual de 4 marchas
- **Velocidad máxima** 110 km/h

A poco de instalarse en el país, Volkswagen decidió empezar a comercializar su línea de utilitarios, y la Kombi fue un modelo de aceptación inmediata. También estuvieron la pick-up y el furgón, durante casi ocho años. En total se vendieron más de 13.000 unidades, que fueron fabricadas en las plantas de San Justo y de General Pacheco.



▶ Volkswagen Carat

- **Años** 1987-1991
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Motor** 1.781 cc y 96 CV
- **Velocidad máxima** 168 km/h

Un vehículo de gran estilo y performance que no tuvo el éxito esperado, aunque con el tiempo forjó un selecto grupo de fanáticos. El Carat, que llegó a fabricarse en la planta de General Pacheco, fue un emblema de la calidad alemana, pero siempre estuvo algo relegado frente a otros modelos más instalados en el mercado argentino, como el Peugeot 505. En Brasil fue conocido como Santana, e incluso tiempo después el modelo volvió a nuestro mercado con ese nombre.



▼ Volkswagen Senda

- **Años** 1990-1996
- **Motor** 1.596 cc y 83 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 162 km/h

Es, ni más ni menos, que un sucesor del Gacel pero con un aire renovado. De todas maneras, ya en los años '90 las líneas rectas de su diseño quedaban cada vez más relegadas entre los modelos de la época. Aun así, el Senda cosechó buena parte del legado del Gacel y se mantuvo en buenos niveles de venta para los que buscaban confort y confiabilidad.



▲ Volkswagen Polo

- **Años** 1996-2008
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Motor** 1.781 cc y 98 CV (1.8 Mi de 1998)
- **Velocidad máxima** 184 km/h

Con la curiosidad de que trajo motorización diesel antes que nafetra, se fabricó en la planta de Pacheco incluso bajo la denominación de Seat Córdoba (marca que forma parte del grupo). Fue un gran exponente del gusto argentino por los modelos tricuerpo y, a pesar de su diseño conservador y hasta anticuado de los últimos tiempos, mantuvo su vigencia en este nuevo milenio.

Volkswagen Pointer ▶

- **Años** 1995-1996
- **Motor** 1.781 cc y 89 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 175 km/h

Un modelo nacido en la etapa Autolatina (Ford-Volkswagen), que justamente dividió la producción entre dos vehículos complementarios: el Ford Orion (tricuerpo) y este Pointer (tipo hatchback), con un diseño muy moderno para la época. El fin de este automóvil también estuvo relacionado con el fin de Autolatina, a mediados de los '90.



VW Passat ▶

• **Años** desde 1980	• **Caja** manual de 6 marchas
• **Motor** 1.984 cc y 211 CV (versión 2013)	• **Velocidad máxima** 238 km/h



Las primeras unidades con este nombre llegaron importadas desde Brasil, y después su denominación local pasó a ser Carat. Pero desde los '90 el Passat se ha convertido en un modelo más grande, y de mejor reputación en el mercado, con una vigencia que lo transforma en el más vendido de su categoría. La generación que se vende en el país se fabrica en Alemania. Además de la clásica rural, llamada Variant, también existe la versión CC, con un diseño más deportivo.

▼ Golf

- **Años** desde 1995
- **Motor** 1.984 cc y 220 CV (versión GTI)
- **Caja** manual de 6 marchas
- **Velocidad máxima** 246 km/h

Este modelo está entre los tres autos más vendidos de la historia de la industria automotriz. En nuestro país siempre fue uno de los medianos predilectos de la clase media, en especial de aquellos que valoran la imagen deportiva. Y a pesar de que la gama de Volkswagen fue creciendo cada vez más, el Golf supo mantener su lugar entre los más elegidos, incluso cuando solo llega la versión GTI.



▼ Bora

• **Años** desde 2000	• **Caja** manual de 6 marchas
• **Motor** 1.984 cc y 115 CV	• **Velocidad máxima** 195 km/h

Es un modelo que repitió la historia del Polo y que, por su éxito y buena aceptación, tuvo una "sobrevida" inesperada. Cuando se presentó el Vento (importado para ser su sucesor), el Bora se siguió vendiendo y hasta hoy goza de un prestigio y de un grupo de fieles que destacan su diseño y su gran performance.





◀ Vento

- **Años** desde 2006
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Motor** 2.480 cc y 170 CV
- **Velocidad máxima** 201 km/h

Llegó para reemplazar al Bora, pero terminó "conviviendo" con el que sería su antecesor. Aun así, logró posicionarse entre los clientes que no "llegaban" a un Passat. En todo el mundo se llama Jetta, aunque para nuestro mercado se buscó evitar la connotación negativa que tendría ese nombre, ya que se lee como "yeta". También cuenta con versión familiar Variant.

Fox ▶

- **Años** desde 2004
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Motor** 1.598 cc y 101 CV
- **Velocidad máxima** 176 km/h



En algún momento se pensó que iba a reemplazar al Gol, aunque es difícil discontinuar un modelo tan exitoso. El Fox quedó entonces como una versión más moderna (sobre todo en su diseño) y con esa fórmula consiguió un buen lugar en el mercado. A nuestro país llega desde Brasil y cuenta con una versión llamada CrossFox, con un estilo visual semejante a un 4x4.

▼ Suran

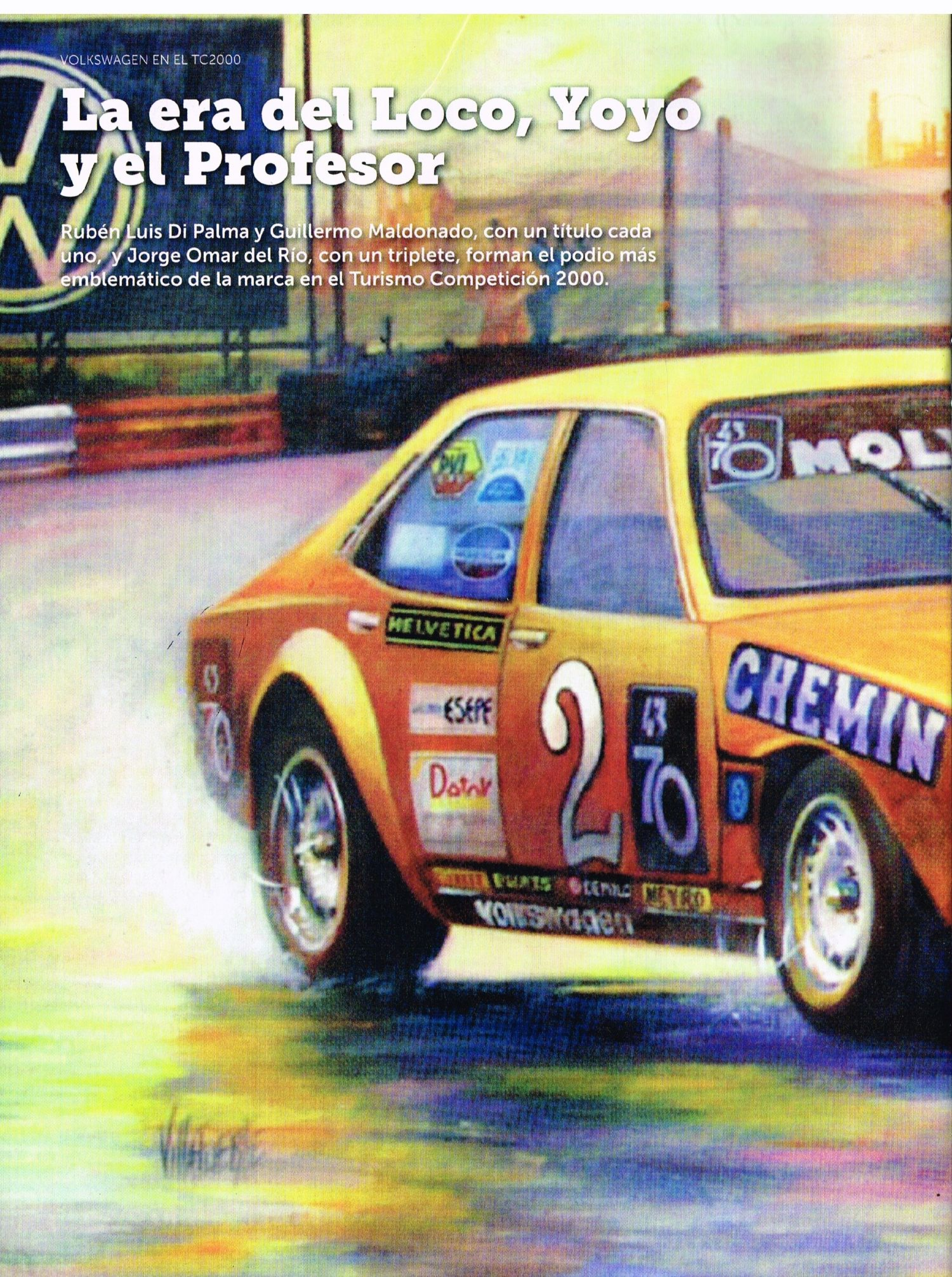
- **Años** desde 2004
- **Motor** 1.598 cc y 101 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 170 km/h

Es una versión extendida del Fox, aunque por sus características ha logrado afianzarse como una gran opción para los que buscan un modelo familiar. Es uno de los dos vehículos fabricados en la planta que la marca tiene en General Pacheco (el otro es la pick-up Amarok) y también tiene una versión con look off-road, llamada Suran Cross.



La era del Loco, Yoyo y el Profesor

Rubén Luis Di Palma y Guillermo Maldonado, con un título cada uno, y Jorge Omar del Río, con un triplete, forman el podio más emblemático de la marca en el Turismo Competición 2000.





▶ ILUSTRACIÓN DE DOS VW 1500: EL DE DI PALMA, ADELANTE, Y EL DE DEL RÍO, DETRÁS.

Los éxitos del glorioso "Milqui"

El Turismo Competición 2000, considerado en estos días como la categoría de mayor nivel técnico para autos con techo de Sudamérica, tuvo en sus primeros años, en el inicio de la década del 80, a un dominador absoluto: el Volkswagen 1500, que logró la cuádruple corona. Desde 1980 hasta 1982, fue con Jorge Omar Del Río al volante, y en 1983 con el recordado Rubén Luis Di Palma. El "Milqui", como se lo apodaba, tuvo que derrotar a un rival muy duro, como lo era el Ford Taunus, que contaba con pilotos de enorme prestigio liderados, por Juan María Traverso y Mario Gayraud. Pero el célebre 1500 no tuvo piedad en esos primeros cuatro campeonatos; en el '82, de hecho, acaparó todos los triunfos de la temporada: seis carreras fueron para Del Río, cuatro para Di Palma y la restante para Carlos Crocco. Su despedida del TC2000 fue en 1988, cuando Guillermo Maldonado se atrevió a desafiar a las poderosas cupés Renault Fuego con el VW 1500 multicolor que había pintado el artista plástico Rogelio Polesello. Pero Yoyo Maldonado se quedó con el subcampeonato (con cuatro carreras ganadas) detrás de Traverso. Sin embargo, tuvo su festejo con el 1500: utilizó sus motores para equipar el monoposto de la Fórmula 2 Codasur (hoy Fórmula 3 Sudamericana) con el que dominó los primeros años de la categoría continental. En síntesis, cuatro campeonatos, 32 triunfos y 30 vueltas rápidas para el "Milqui" en TC2000. Volkswagen no se quedó de brazos cruzados y tuvo en Maldonado a su principal bandera. Yoyo, luego de sus andanzas en el policromático 1500 de la temporada 1988, se subió al Gacel durante un par de años y pasó al Carat durante 1990 (terminó tercero en el campeonato) para alcanzar el subcampeonato en 1991. El desembarco del modelo Gol en manos del oriundo de Nueve de Julio le daría el salto de calidad en su carrera en aquella temporada triunfal de 1994. Para su retiro de la categoría, Maldonado armó un VW Polo que condujo durante dos temporadas. El Bora fue otro de los modelos que dispuso la marca para competir en el Turismo Competición 2000.


EL VOLKSWAGEN 1500 LOGRÓ LA **CUÁDRUPLE CORONA.**

▶ **MALDONADO CON EL POLICROMÁTICO EN RÍO CUARTO 1988. YOYO GANÓ 17 CARRERAS DE TC2000.**

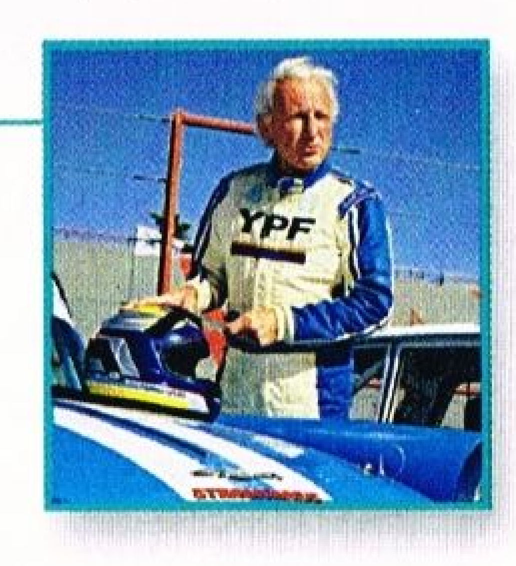
CAMPEONES DEL TC2000 CON VW

1980/81/82	Jorge Omar del Río (Volkswagen 1500)
1983	Rubén Luis Di Palma (Volkswagen 1500)
1994	Guillermo Maldonado (Volkswagen Gol)



▶ **YOYO LES ENSEÑÓ EL CAMINO.** Maldonado ganó el título en las cuatro temporadas que se disputaron de la F2 Codasur a bordo del VW-Berta. Yoyo venía de un doblete con el mismo auto en la F2 Nacional. Logró cuatro títulos con el Berta Volkswagen 1500: 1983, 1984, 1985 y 1986.

EN PRIMERA PERSONA



Guillermo Yoyo Maldonado

Recuerdos del "policromático"

Podría decirse que, prácticamente, toda mi carrera deportiva la realicé con Volkswagen, ya que sólo mi primer año corrí con otra marca. Pero a partir de 1980 y hasta mi última carrera, siempre estuve a bordo de un VW. Y con decir esto ya queda en claro que tengo un gran cariño por la marca y, si bien no estoy relacionado con ellos en la actualidad, la tendré en mi corazón para siempre. Anécdotas tengo millones, pero creo que lo que marcó a fuego mi paso por VW fue cuando a la empresa ALBA se le ocurrió la genial idea de que Rogelio Polesello pintara el VW 1500 dejándolo multicolor y muy llamativo. En ese momento nació el "policromático", uno de los autos más queridos por los fanáticos de las carreras. Otro detalle que me llena de orgullo es que tres de los autos con los que corrí están en la actualidad en el museo Juan Manuel Fangio de Balcarce. Para mí es un inmenso placer que estén allí y que la gente pueda verlos y recordarlos. Así queda en el tiempo el hecho de que junto a un gran equipo, y gracias al respaldo de una gran marca, pudimos escribir una pequeña gran página del automovilismo argentino.



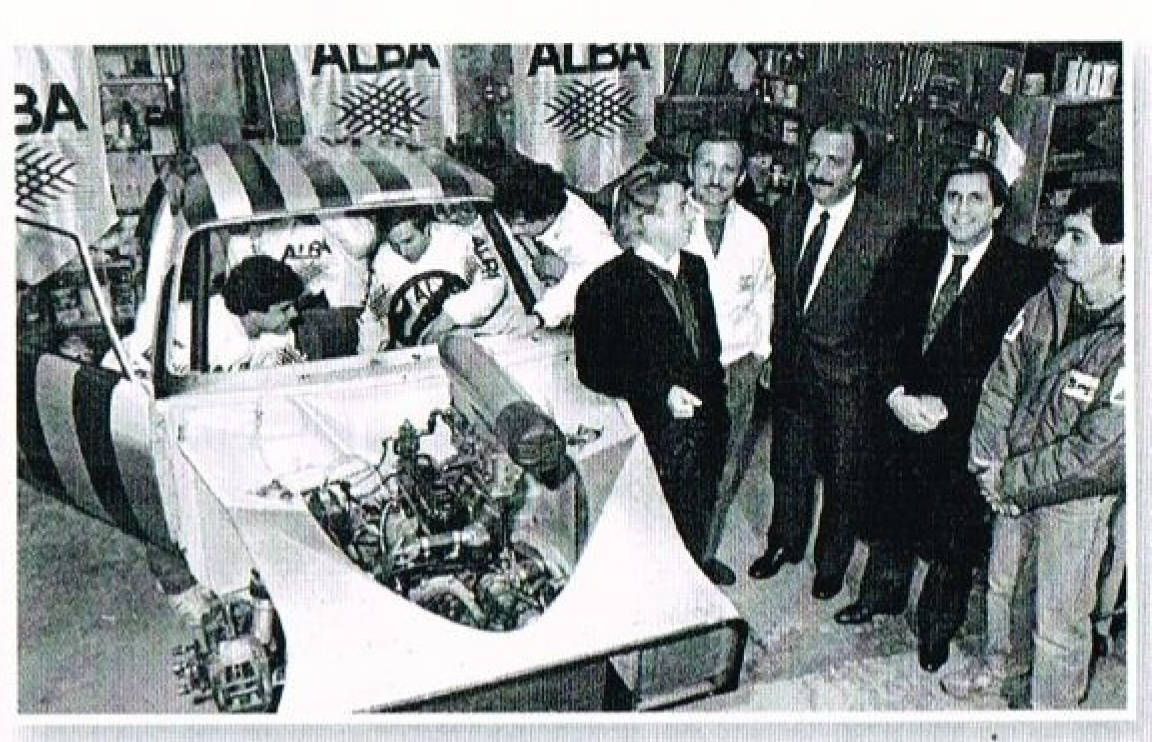
▶ *Maldonado con el VW Gol de TC2000.*

Turismo Nacional

Omar Darío Bonomo, con VW Gacel y Carat, fue campeón en Clase 2 y 3. Otros pilotos, también con modelos como Gol y Polo, dejaron su sello en la categoría.



▶ *Duelo de 1500 en Buenos Aires 1982. Rubén Di Palma persigue a Jorge Omar Del Río.*



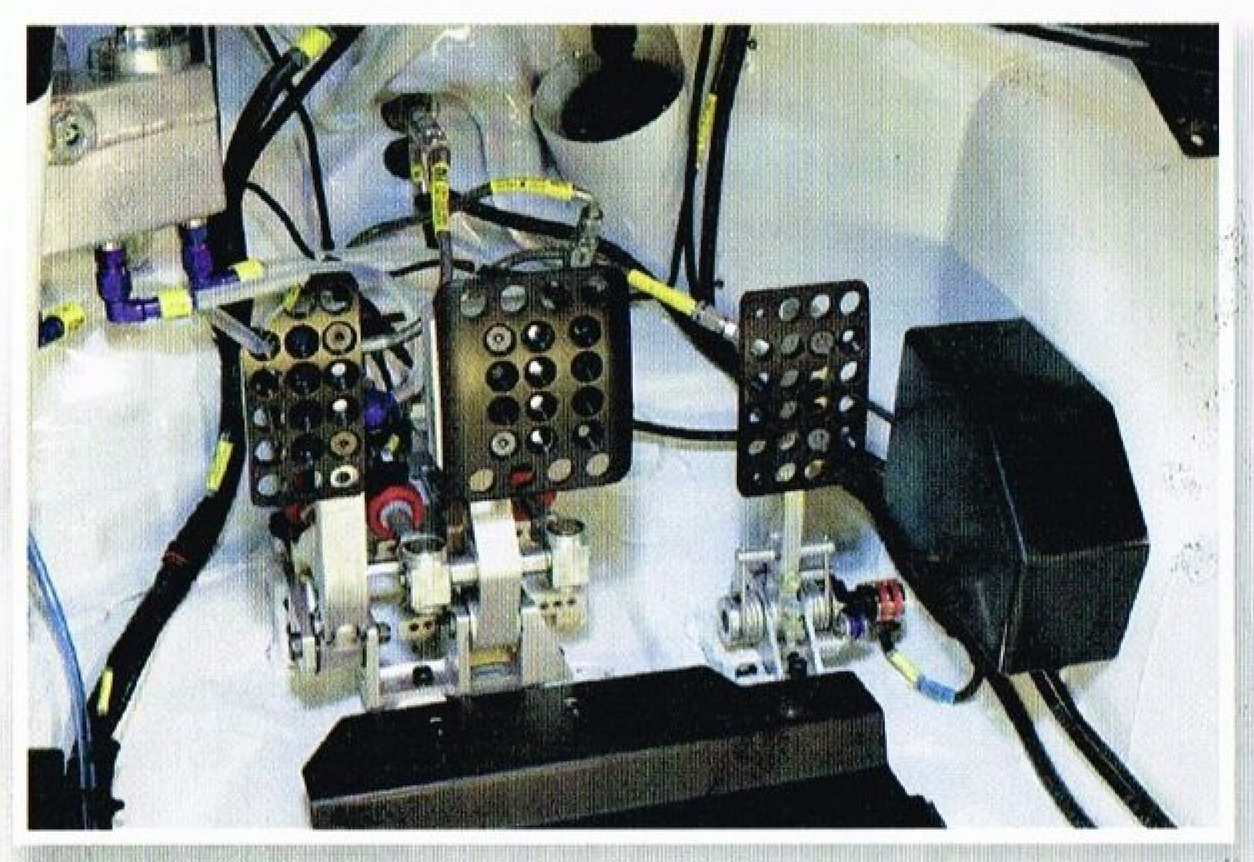
▶ *Presentación del VW 1500 de TC2000 de Maldonado en 1988. El auto estaba pintado por Polesello.*

El nuevo campeón del mundo

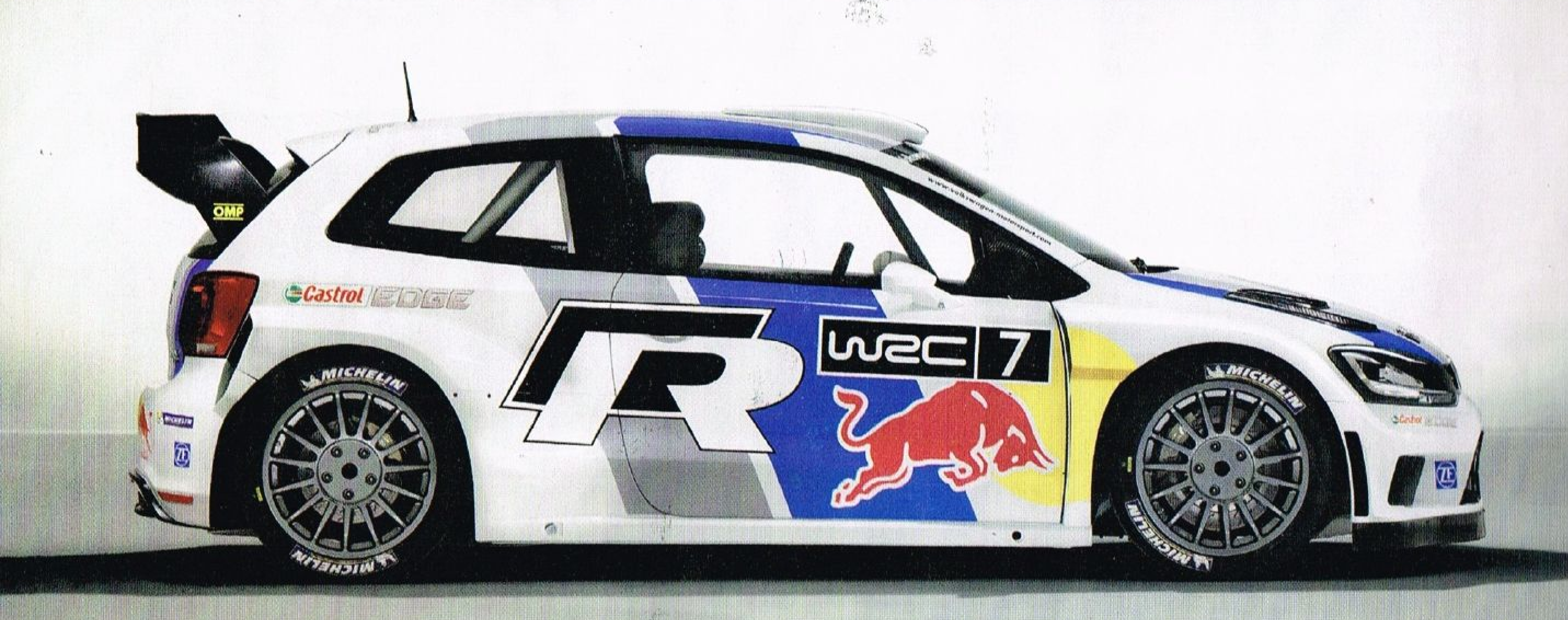
Un pasado ligado a los rallies y con la sensación aún fresca de los títulos en el extenuante Dakar, hicieron que aquellos rumores de 2009 se transformaran en realidad a partir de los cambios en el reglamento del Campeonato Mundial de Rally: bajar a 1.6 litro la cilindrada de los WRC. La firma alemana trabajó en el desarrollo sobre un prototipo de Skoda Fabia S2000, allá por mayo de 2011, y luego de mucho trabajo nació el VW Polo R WRC. El auto fue probado en 2012, debutó en Montecarlo 2013 y se encaminó al título con el binomio Sebastien Ogier-Julien Ingrassia. Por su parte, Jari-Matti Latvala-Miikka Anttila, y Andreas Mikkelsen-Mikko Markkula también corren con autos oficiales de Volkswagen.





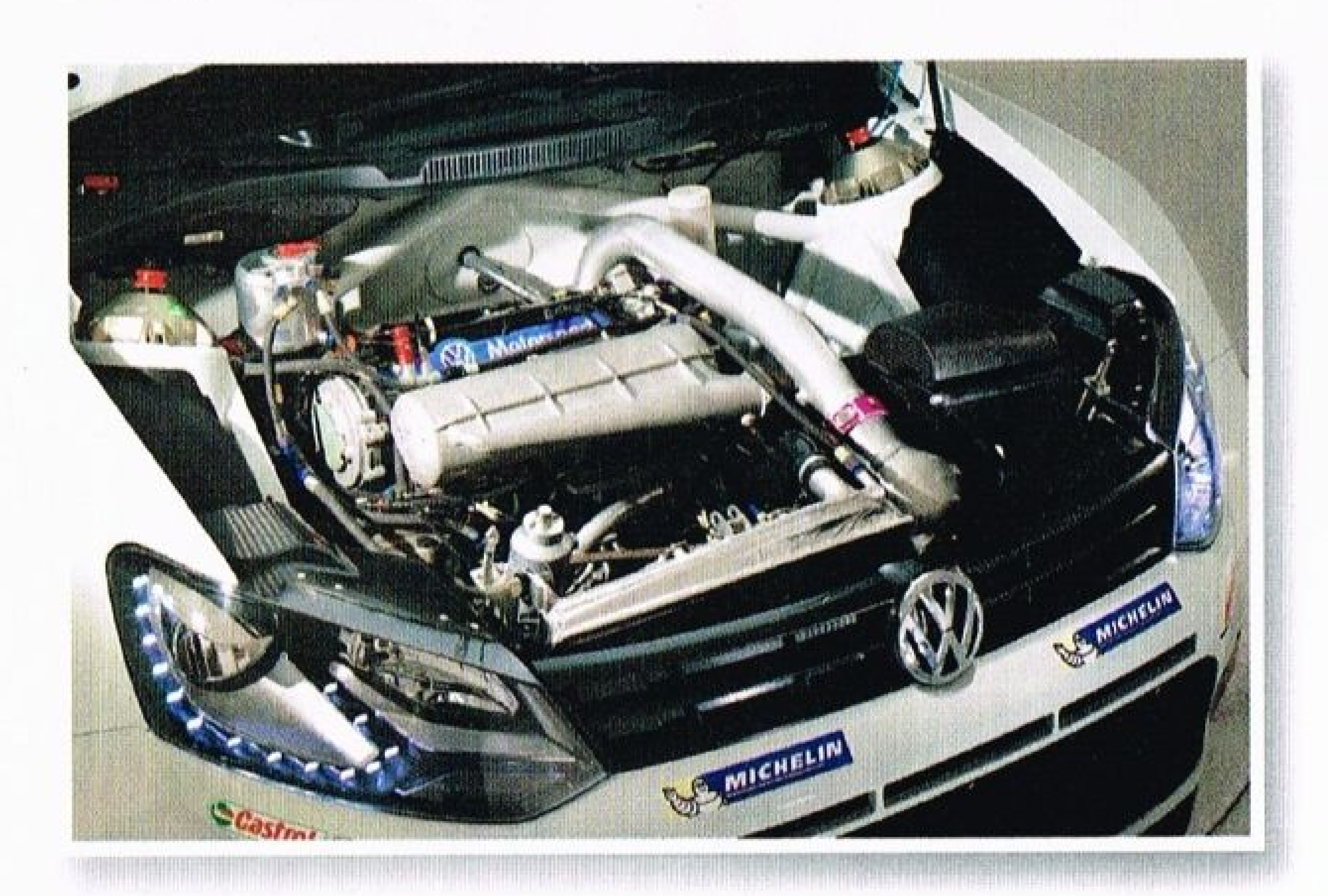


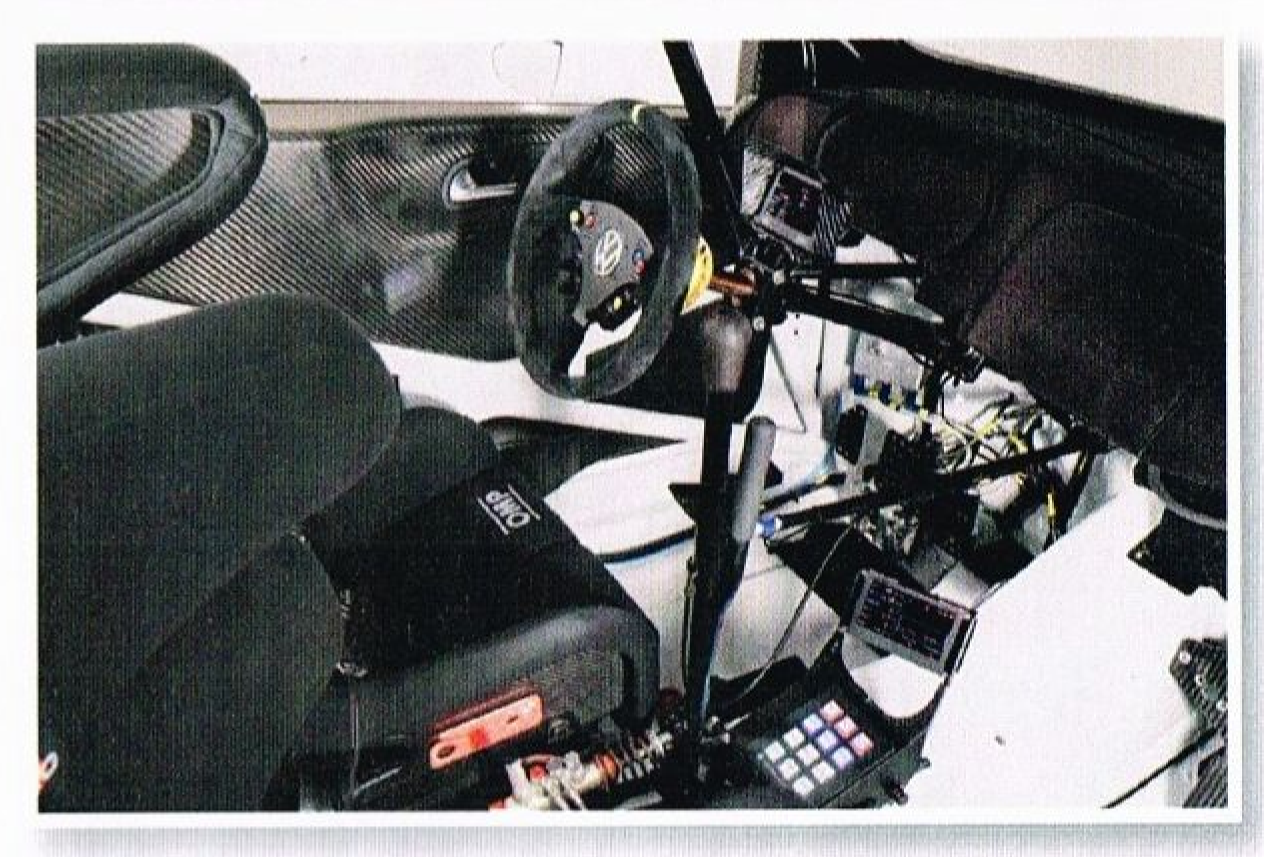




VOLKSWAGEN POLO R WRC

- **Motor** 1.6 Turbo
- **Cilindrada** 1.600 cc
- **Potencia** 315 CV a 6.250 r.p.m.
- **Torque** 425 Nm a 5.000 r.p.m.
- **Transmisión** Secuencial, 6 velocidades
- **Tracción** Integral
- **Aceleración 0-100 km/h** 3,9 segundos
- **Velocidad máxima** 200 km/h (aproximado)
- **Largo / Ancho / Alto (mm)** 3.976 / 1.820 / 1.356
- **Entre ejes** 2.480 mm
- **Peso** 1.200 kilos

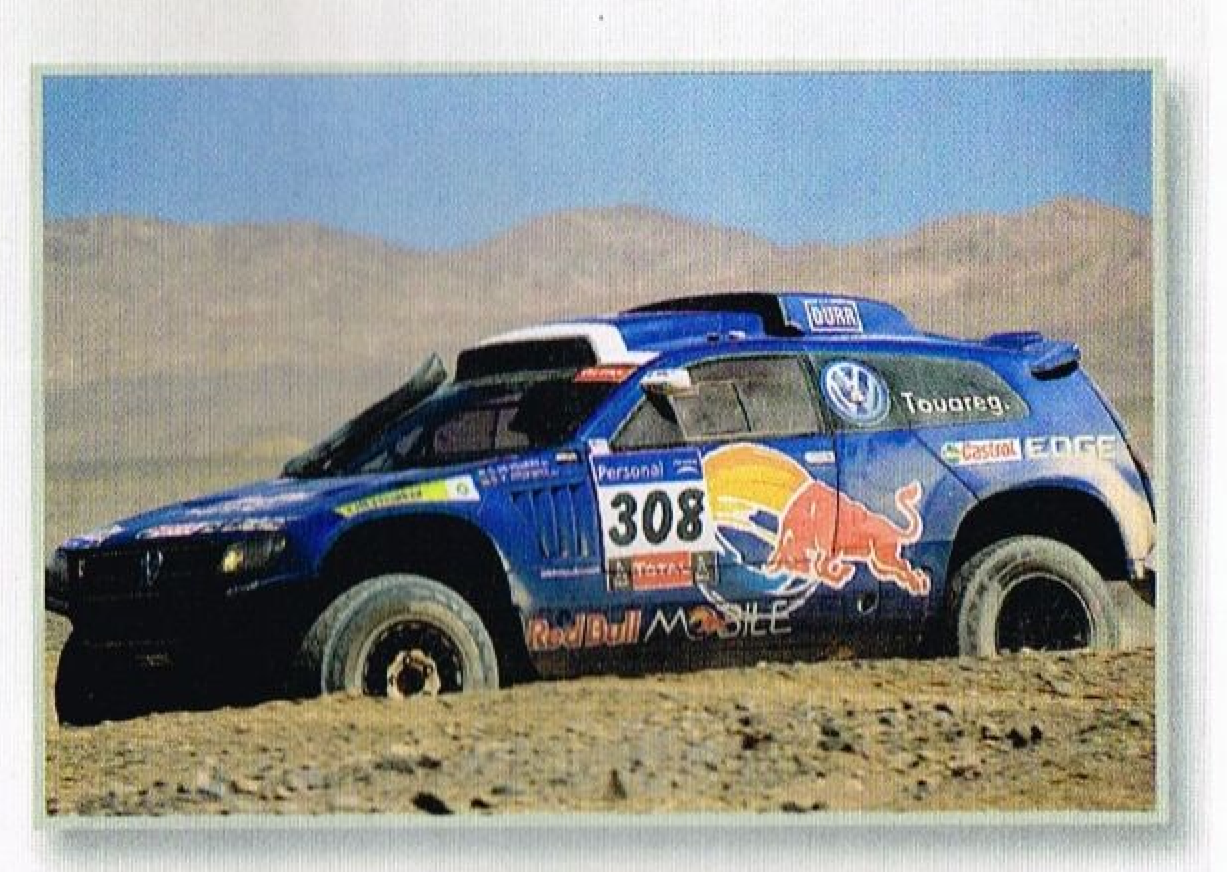




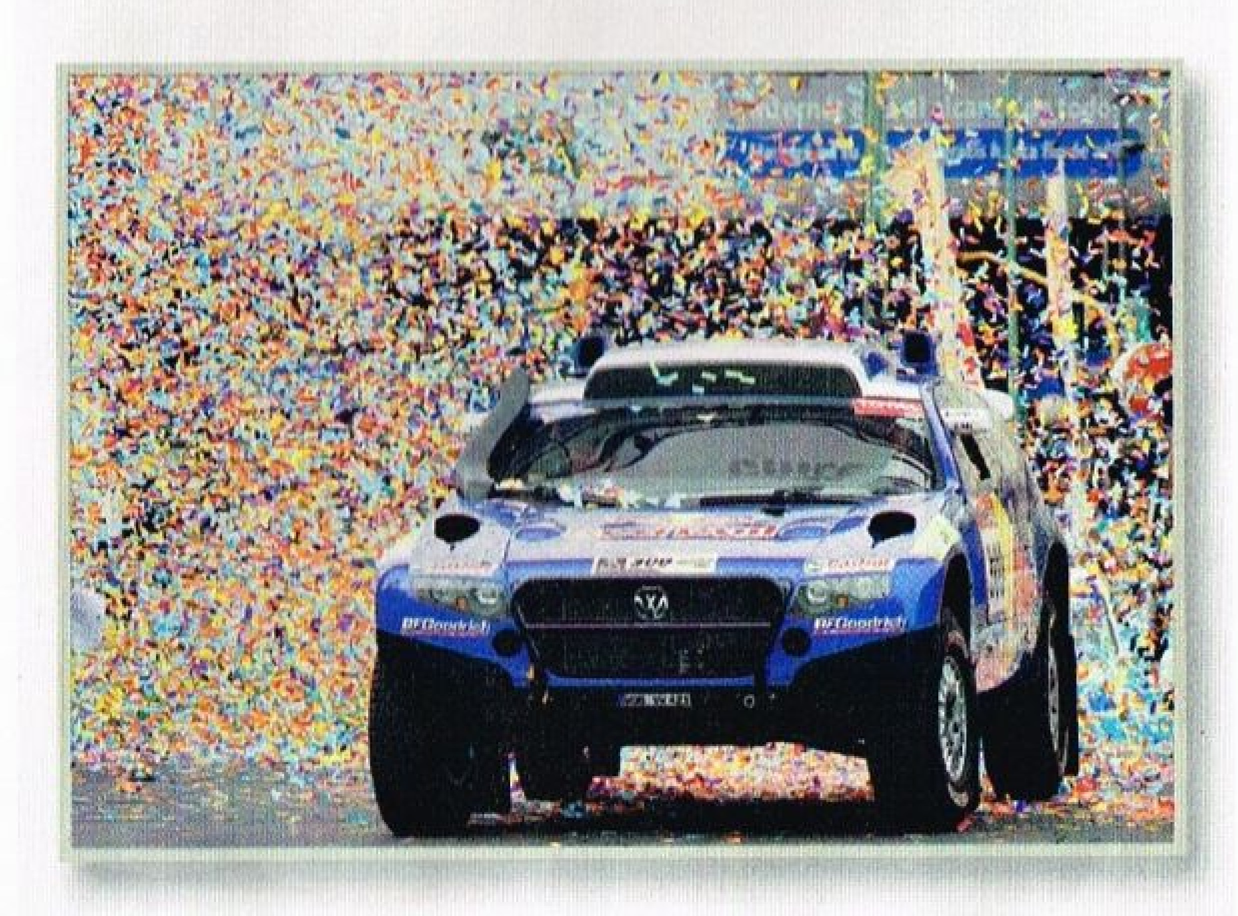


TRIPLETE EN EL **DAKAR**

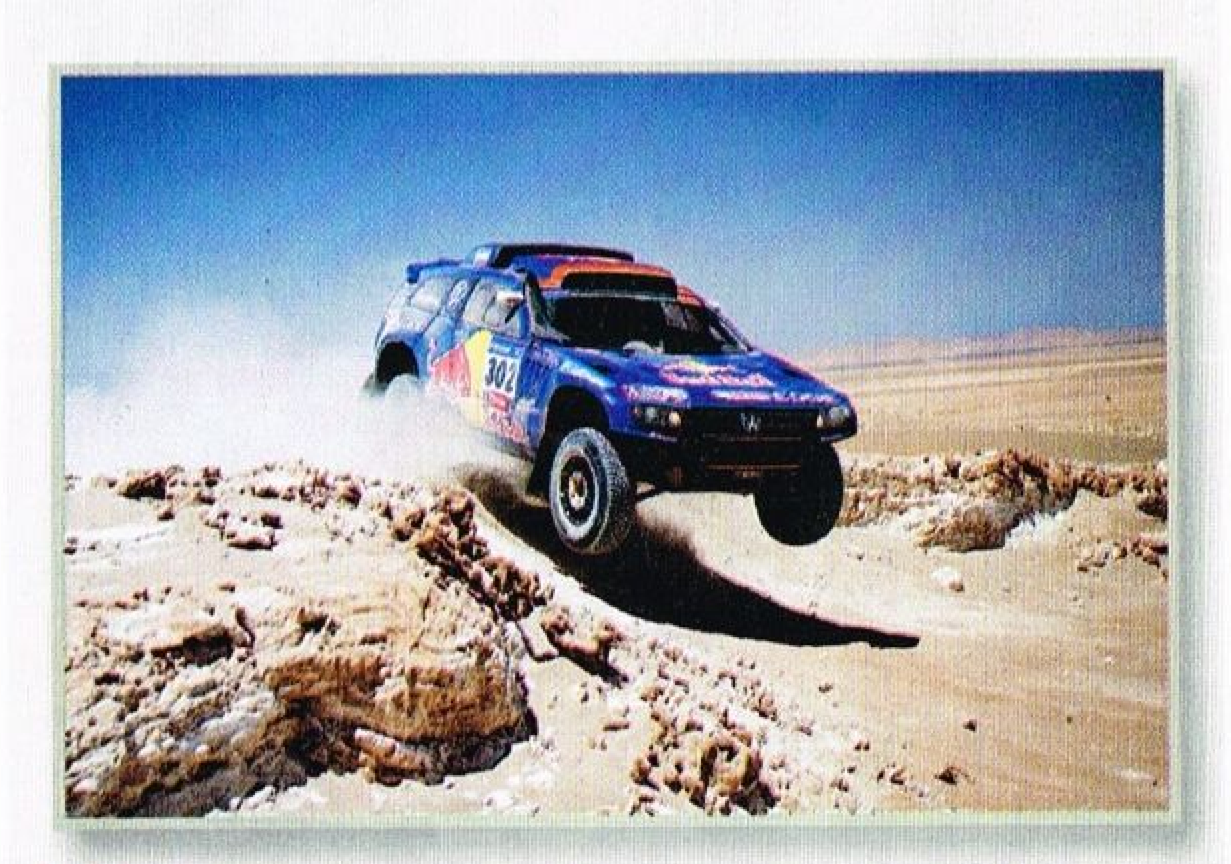
En coincidencia con el desembarco del rally raid París-Dakar en Sudamérica, Volkswagen Motorsport decidió ingresar con todo su poderío a partir de un prototipo denominado Race Touareg. Volkswagen se consagró en la categoría autos de la competencia en 2009 (con el sudafricano Giniel de Villiers), 2010 (con el español Carlos Sainz) y 2011 (con el qatarí Nasser Al-Attiyah).



▶ *De Villiers fue el primero en ganar, en 2009.*



▶ *Sainz festejó así su triunfo en 2010.*



▶ *Al-Attiyah salta con el Race Touareg 3 en 2011.*

VOLKSWAGEN CROSSBLUE COUPÉ CONCEPT

GIGANTE EN TODOS LOS TERRENOS

Presentado en 2013, en el Salón de Shangai (China), tiene una potencia total de 415 CV. Acelerándolo con furia, es capaz de alcanzar los 236 km/h de velocidad final. Pero también, más relajado, puede circular 100 kilómetros con tres litros de combustible.

El Grupo Volkswagen tiene un intachable currículum en el desarrollo de vehículos todoterreno, compartiendo soluciones de diseño y mecánicas con Audi y también con Porsche. Pensando en un SUV grande, mostró este prototipo. Mide 4.890 mm de largo, 2.010 de ancho y 1.680 de alto, y tiene un sistema propulsor híbrido compuesto por un motor naftero (6 cilindros en V, inyección directa y sobrealimentación) de 299 CV y otros dos eléctricos (54 CV para las ruedas delanteras y 116 CV para las traseras). Un detalle particular: a diferencia de los SUV grandes del grupo, como Audi Q7 y VW Touareg, con motores longitudinales, este prototipo dispone su impulsor de manera transversal.



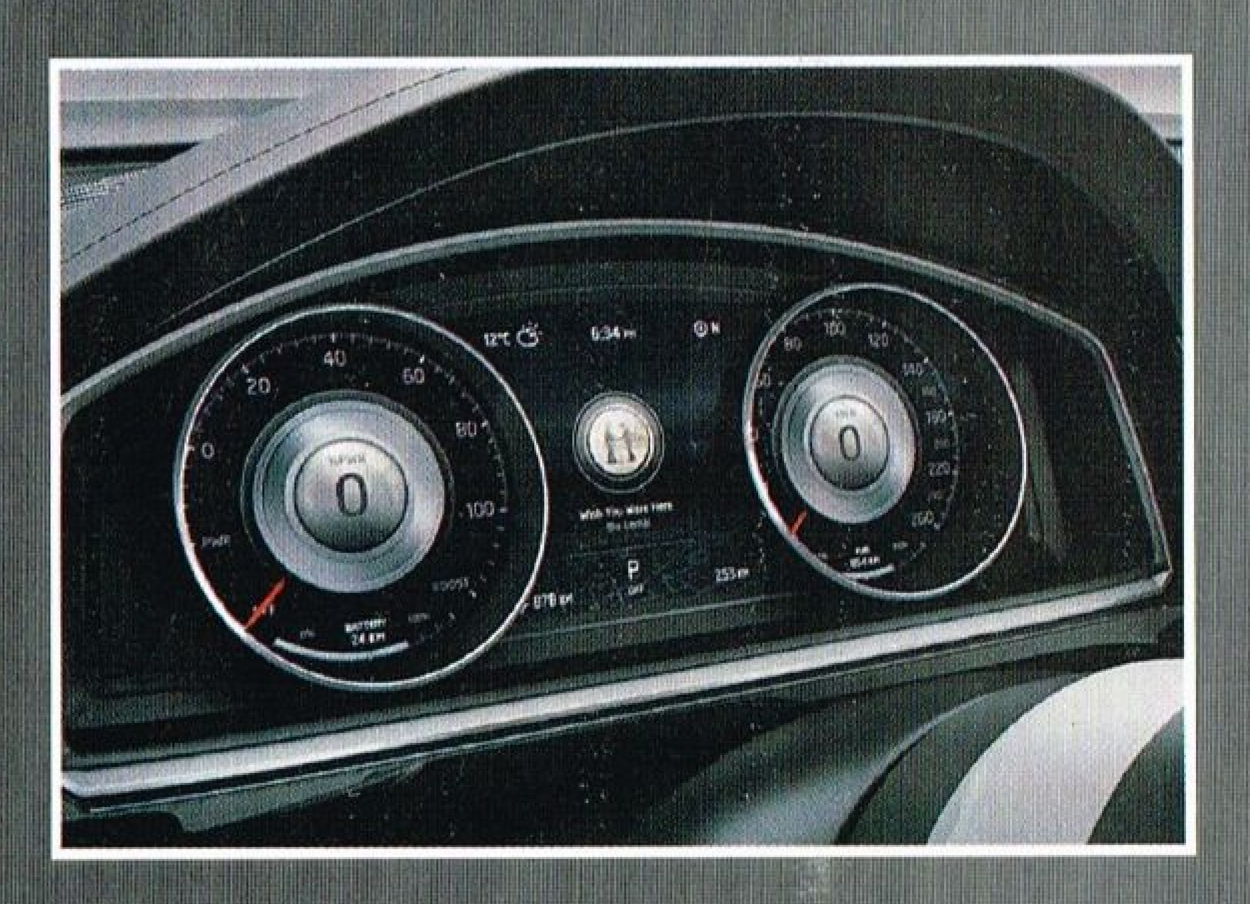










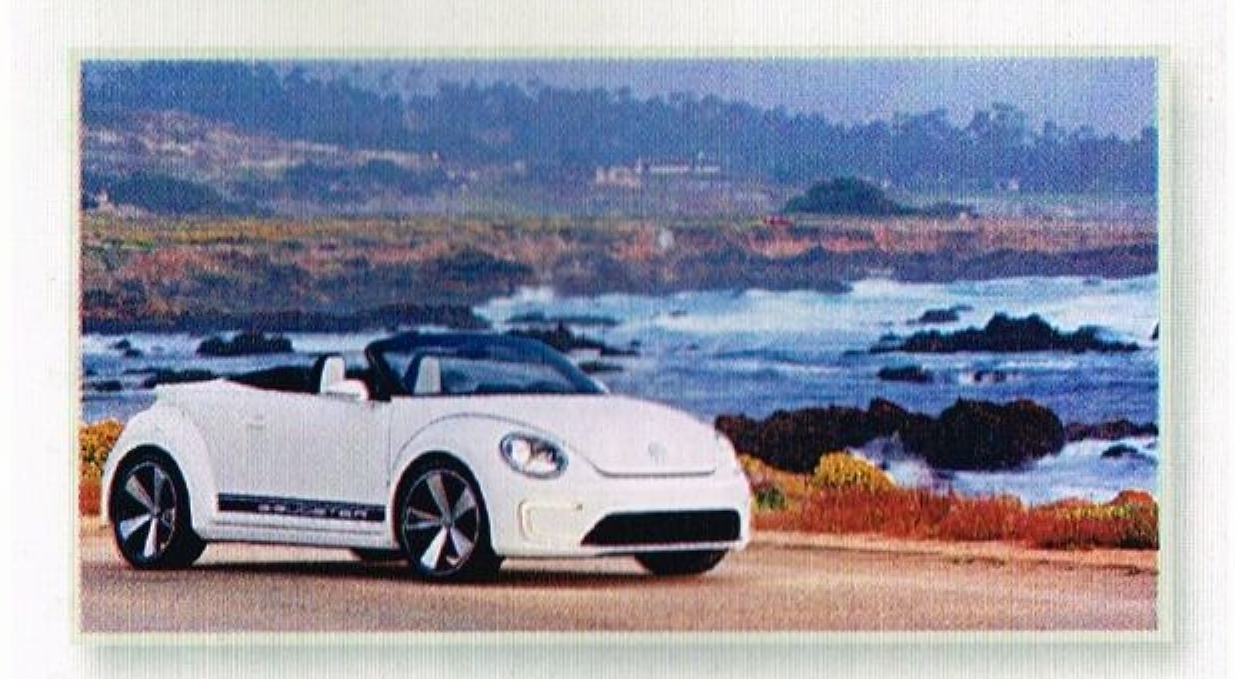


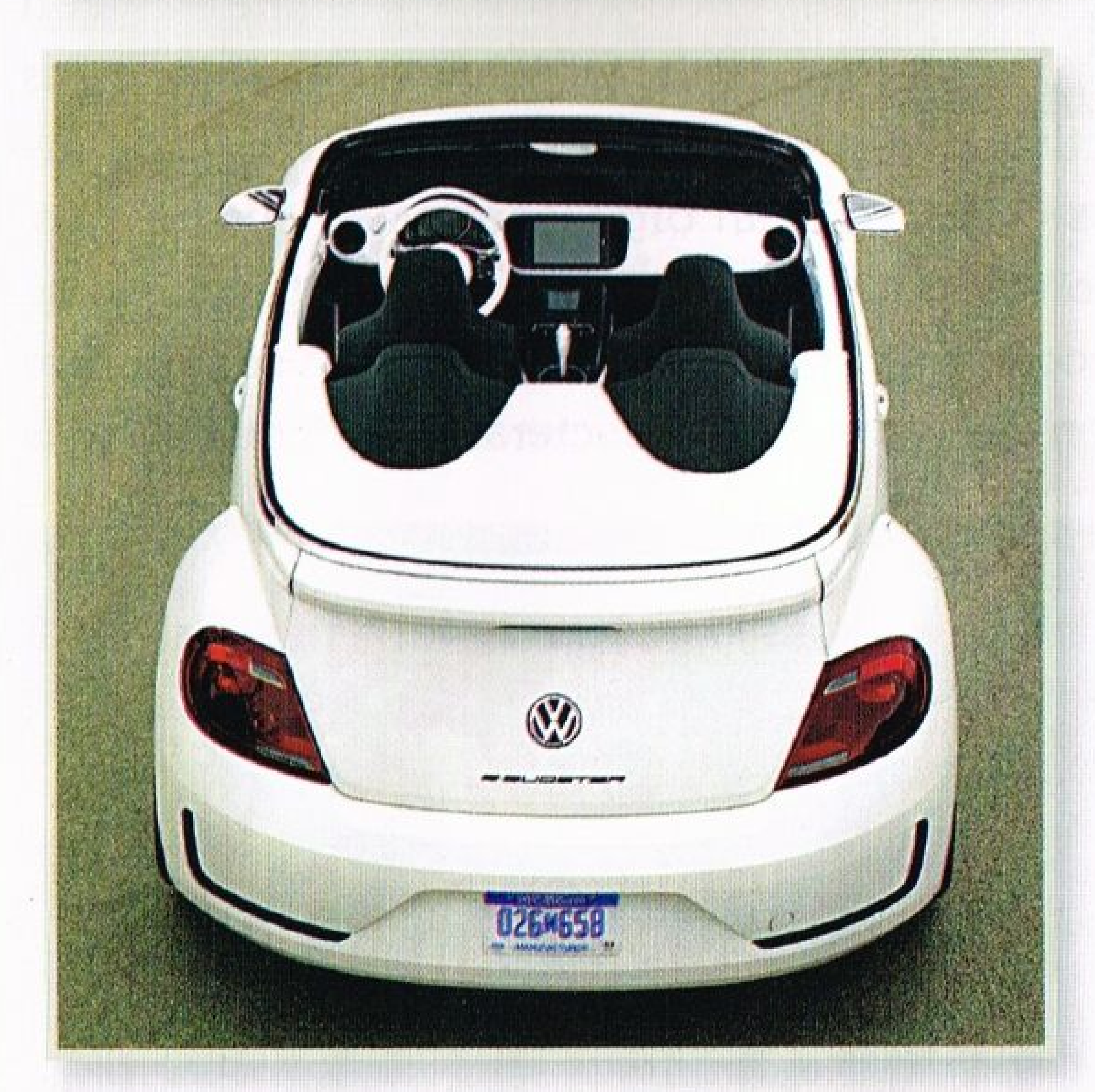


VOLKSWAGEN E-BUGSTER PROTOTIPO

EL BEETLE ELÉCTRICO

Un juguete con el que Volkswagen ha jugado (y que se entienda bien el juego de palabras) durante toda su vida. Sí, el Beetle, el Escarabajo, el Vocho... Ahora, con las nuevas tendencias, aparece reformulado bajo un concepto eléctrico. Es más bajo y ancho que el Beetle, pero igual de largo. Sólo para dos ocupantes, el motor eléctrico produce 115 CV y se alimenta de la energía almacenada en una batería de iones de litio.









Con el auto de todos los días

Conforman un grupo de seguidores de un coche que no es clásico, porque se mantiene vigente, pero sí un vehículo de gran historia. Se reúnen cada mes con sus orgullosos ejemplares del modelo más vendido en la Argentina durante muchos años.

Si bien el Gol tiene sus orígenes en la década del '80, el club del modelo apareció a finales de 1999. En nuestro país se organizó como cualquier otro grupo de personas fanáticas de un coche: primero se contactaron, después se convocaron y finalmente comenzaron a reunirse. Ese primer contacto fue en noviembre de 1999. Las reuniones mensuales comenzaron al año siguiente, y en 2001 ya pudieron organizar un total de 18 encuentros. Incluso, hasta traspusieron la frontera, porque llegaron hasta Colonia del Sacramento, Uruguay.

Invitado por Volkswagen Argentina a diferentes eventos, el Club del Gol estuvo presente hasta en alguna edición del Salón del Automóvil. Pero sus actividades no se remiten sólo a exponer los autos de los que tan orgullosos están sus dueños. No son pocas las caravanas mediante las que se recorre gran parte del país, quizás la semilla que germinó para que aparecieran filiales en distintas partes. Hoy el Club del Gol tiene sede principal en Buenos Aires, pero en todos estos años también tuvo organización formal en diferentes ciudades como Mar del Plata, Tucumán, Mendoza, Córdoba, Gualeguaychú, Neuquén, Rosario, Bahía Blanca y La Plata.

Comunidad de amigos

El club es una comunidad, pero también un grupo de amigos, como les gusta describirlo a sus socios, que mantiene contacto constante a través de su sitio web. Allí está activo un foro donde se discuten diferentes temas relacionados con el modelo y demás temas sobre la marca Volkswagen. Los usuarios se ayudan unos a otros a conseguir repuestos, se transmiten conocimientos acerca de cómo realizar reparaciones y también se comparten datos técnicos del modelo. También el club cuenta con algunos auspiciantes, que ofrecen descuentos a los socios en sus

▶ **LAS REUNIONES HABITUALES DEL CLUB TIENEN LUGAR EL SEGUNDO DOMINGO DE CADA MES.**



▶ No hay usuarios de marca tan fanáticos de un motor como los del Gol de su "mecánca Audi".



▶ Las reuniones se celebran cada mes en la colectora de la Av. General Paz a metros de Av. Ricardo Balbín.

productos o servicios.

Las reuniones mensuales del Club del Gol en Buenos Aires tienen lugar cada segundo domingo de mes. El lugar elegido es un ámbito público ubicado sobre la colectora de la Av. General Paz entre el predio de Tecnópolis y la Av. Ricardo Balbín, del lado de provincia. Esos encuentros conforman la actividad habitual y el ámbito natural para recibir a los nuevos socios que se acercan con su auto, el "Golcito" que tanto quieren. La hora del encuentro es a partir de las 15 y todos quienes quieran acercarse son bienvenidos. La cantidad de vehículos que se junta llega a superar el centenar, cifra que demuestra la importancia de las reuniones de todos los meses.



▶ El grupo de gente que conforma el club son socios que colaboran aportando cada uno lo que puede en la organización de las diferentes actividades.



▶ Las trompas de los Gol confundiendo sus generaciones, postal típica de los eventos del club.

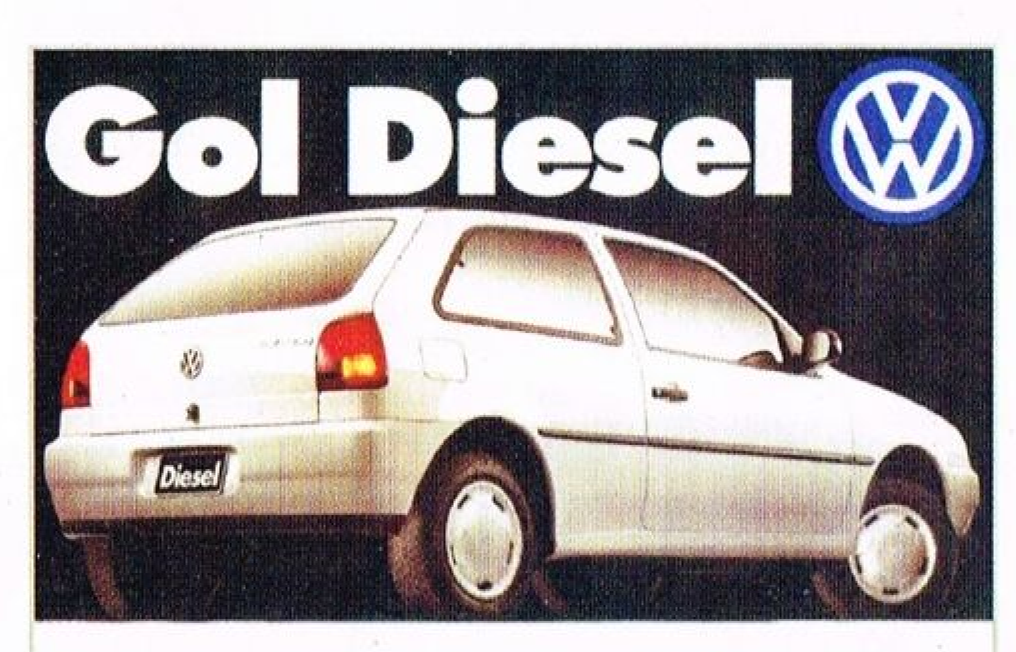


▶ Si bien nació en Buenos Aires, el club abrió sedes en diferentes puntos del país.

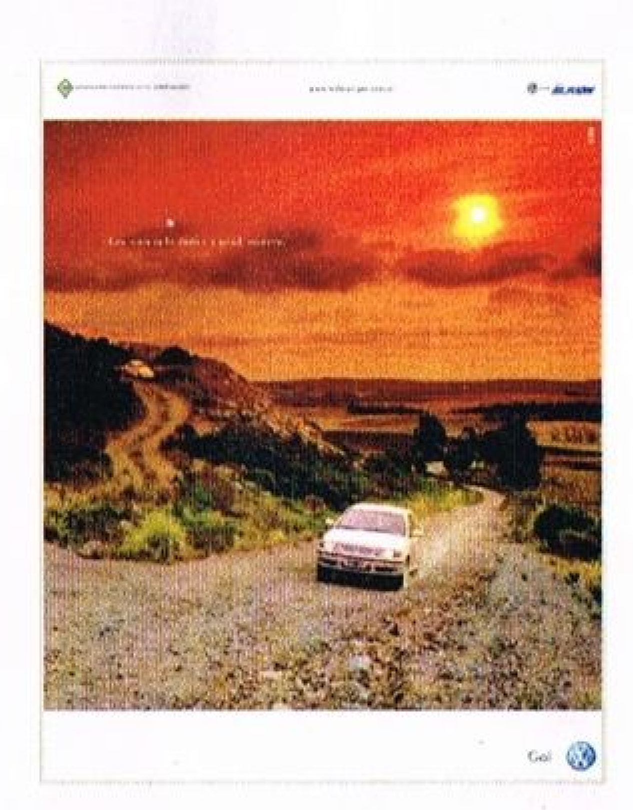
www.clubdelgol.com.ar

Un éxito de Volkswagen

Con ese nombre, el Gol no podía haber llegado desde otro país que no fuera Brasil. Similar en su fonética a otro modelo icónico de Volkswagen, pero no sólo a nivel regional, sino a escala mundial, el Golf, este producto sudamericano terminó metiéndose en el corazón de los argentinos. Prestigio ganado por lo que el auto ofreció en seis generaciones pero también a base de buenos anuncios publicitarios gráficos.















AGRADECIMIENTOS

› Club del Gol Argentina (Grace Becerra, Gustavo Evangelista y Leonardo Gallo), Volkswagen Argentina, Guillermo Maldonado, José María Villafuerte, ADEFA y archivo fotográfico Clarín. Algunas imágenes fueron tomadas de revistas de la época.

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

Editor General de Revistas y Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez

Diéguez, Luis Alberto
Los autos que enamoraron a los argentinos / Luis Alberto Diéguez ; edición literaria a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2013.
518 p. : il. ; 28x21 cm.
ISBN 978-987-07-2522-0
1. Automóviles . I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Titulo
CDD 629.209 82
Fecha de catalogación: 24/07/2013

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

Clarín

LLEGÓ A PRINCIPIOS DE LOS '90 Y JAMÁS SE FUE. OPCIÓN IDEAL PARA PRIMER 0 KM, SIEMPRE OBJETO DE DESEO DE LOS MÁS JÓVENES. DESDE EL RECORDADO "CUADRADITO", VARIAS VECES FUE EL AUTO MÁS VENDIDO DEL AÑO.



GOL GL
www.Clubdelgol.com.ar